

AÉRO JOURNAL

N°25

BIMESTRIEL
JUIN - JUIL 02



BLOHM und VOSS BV 141 Un mouton à cinq pattes



LES BOSTON SOVIÉTIQUES
LES SABRE DE LA RAF
LE NORTHROP BT-1

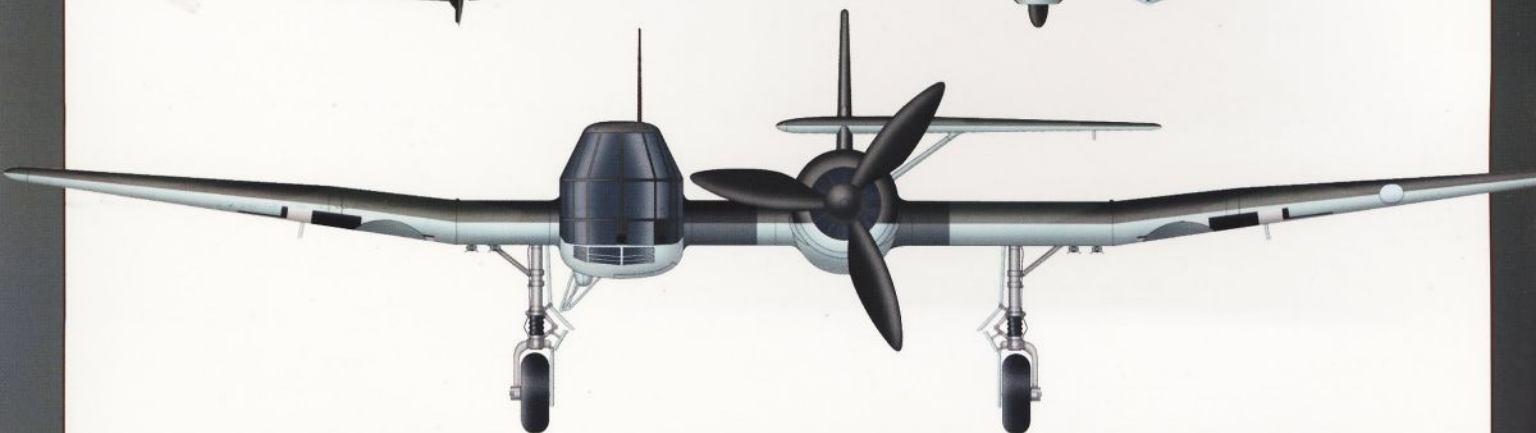
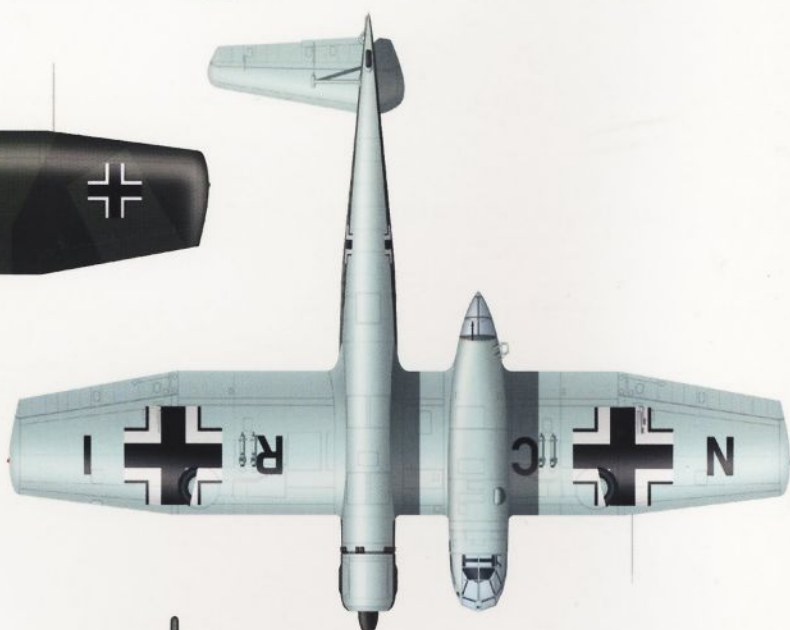
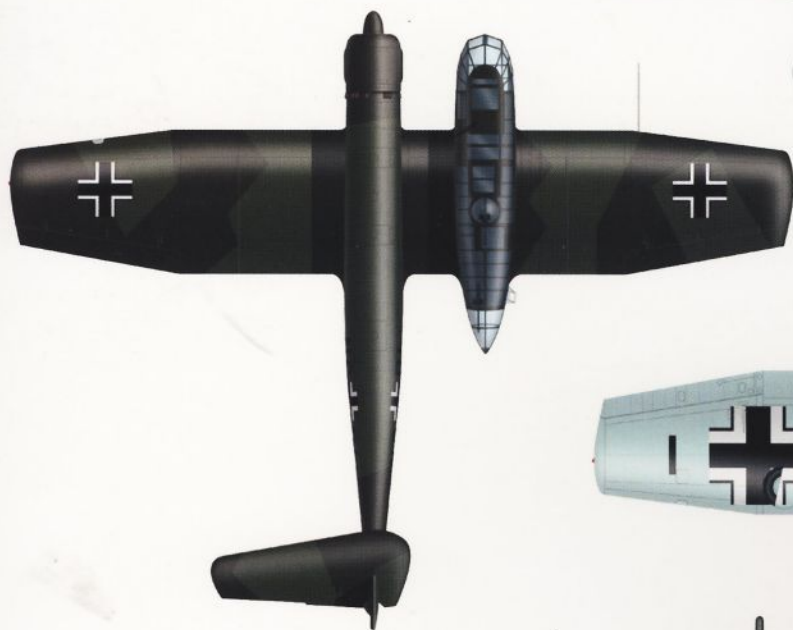
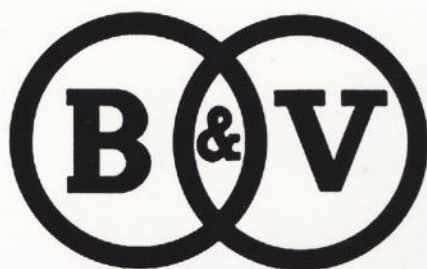
M 04873 - 25 - F: 6,55 € - RD



Belgique : 7,40 euros



Blohm & Voss BV 141B-010 V18
Wk.Nr. 0210010
NC+RI



NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Motivés

Dire que les Français ont la mémoire courte est une évidence que nous avions... oubliée, mais que certains événements récents se sont chargés de nous rappeler. Entre la « der des ders », « no passaran ! » et le « plus jamais ça », nous n'avons jamais été à cours de formules grandioses mais souvent creuses. Cependant, au milieu de la grisaille, il existe toujours un petit carré de ciel bleu.

Des hommes motivés, décidés par tous les moyens à dire « non » à ce futur noir qui nous était promis, chaque époque difficile de notre histoire en a connus. Le hasard du sommaire veut que figurent trois d'entre eux dans ce numéro.

J'aimerais ici y associer au moins deux autres. Maurice Halna du Fretay, d'abord, qui, à 20 ans, a remonté son Zlin d'acrobatie qu'il avait caché dans une grange du manoir familial et s'est envolé vers l'Angleterre; et Louis Trouillet, ensuite, qui se rendait tous les jours à la Kommandantur de Dijon pour demander un visa pour la zone libre et qui, invariablement, répondait au préposé qui lui en demandait la raison : « Mais, pour rejoindre l'Angleterre ! », et qui à force d'obstination a fini par obtenir son visa et rejoindre l'Angleterre.

De ces cinq hommes, un seul a survécu à la guerre. Les autres sont tombés au combat pour que nous ne connaissions « plus jamais ça ». Il ne faut pas que nous salissions leur mémoire, il ne faut pas qu'ils soient morts pour rien.

CJE

SOMMAIRE

4 Blohm und Voss BV 141

Cette curieuse tentative de mettre au point un avion de conception asymétrique s'est soldée par un échec sur le plan opérationnel. En effet, le BV 141 ne présentait aucun avantage majeur par rapport aux appareils plus classiques.



Des flèches pour la RAF

En attendant l'arrivée du Hunter, la RAF se modernise avec des Canadair Sabre.

24 La grande évasion

Deux jeunes Français volent un avion au nez et à la barbe des Allemands pour rejoindre l'Angleterre et s'enrôler dans les FAFL.



29 Le grand-duc chasse à l'Ouest

Contrairement à ce que l'on pense, ce n'est pas en Russie en juin 1941, mais en France en mai 1940 que le Fw 189 a fait ses débuts opérationnels.



32 Le Northrop BT-1

Pas vraiment un gros succès, pas vraiment non plus un échec cuisant, le BT-1 vaudra surtout par l'expérience qu'emmagasina son concepteur pour produire ensuite le SBD Dauntless.



40 Les Boston soviétiques

Livré à près de 3 000 exemplaires aux Soviétiques, le Boston sera utilisé à toutes les sauces, parfois au prix de bricolages défilant l'imagination.



56 Les as de l'aviation : Jean Tulasne

L'homme pire que le tonnerre et l'éclair

60 Cobra en Australie

Le P-39 connaîtra une courte et peu fructueuse carrière au sein de la RAAF.

62 Une opération « blanche »

Ou comment perdre deux tiers de vos renforts avant même qu'ils n'arrivent à destination.



64 Les Hollandais flottants

Cas unique au sein des forces aériennes d'Europe continentale luttant en Grande-Bretagne, une unité de la Fleet Air Arm va être entièrement composée de Hollandais : le N° 860 Squadron.



69 La chasse française (25) : les GC 2/6

Le GC II/6 dissous en juin va renaître par deux fois : une fois sous Vichy, une seconde fois sous les forces aériennes françaises.

AÉRO-JOURNAL N° 25 - Juin - juillet 2002

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 414003063300028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055

Dépôt légal : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef :
Christian-Jacques Ehrengardt

Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Responsable de la publication pour la Belgique :
J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique

Adresse du siège social :

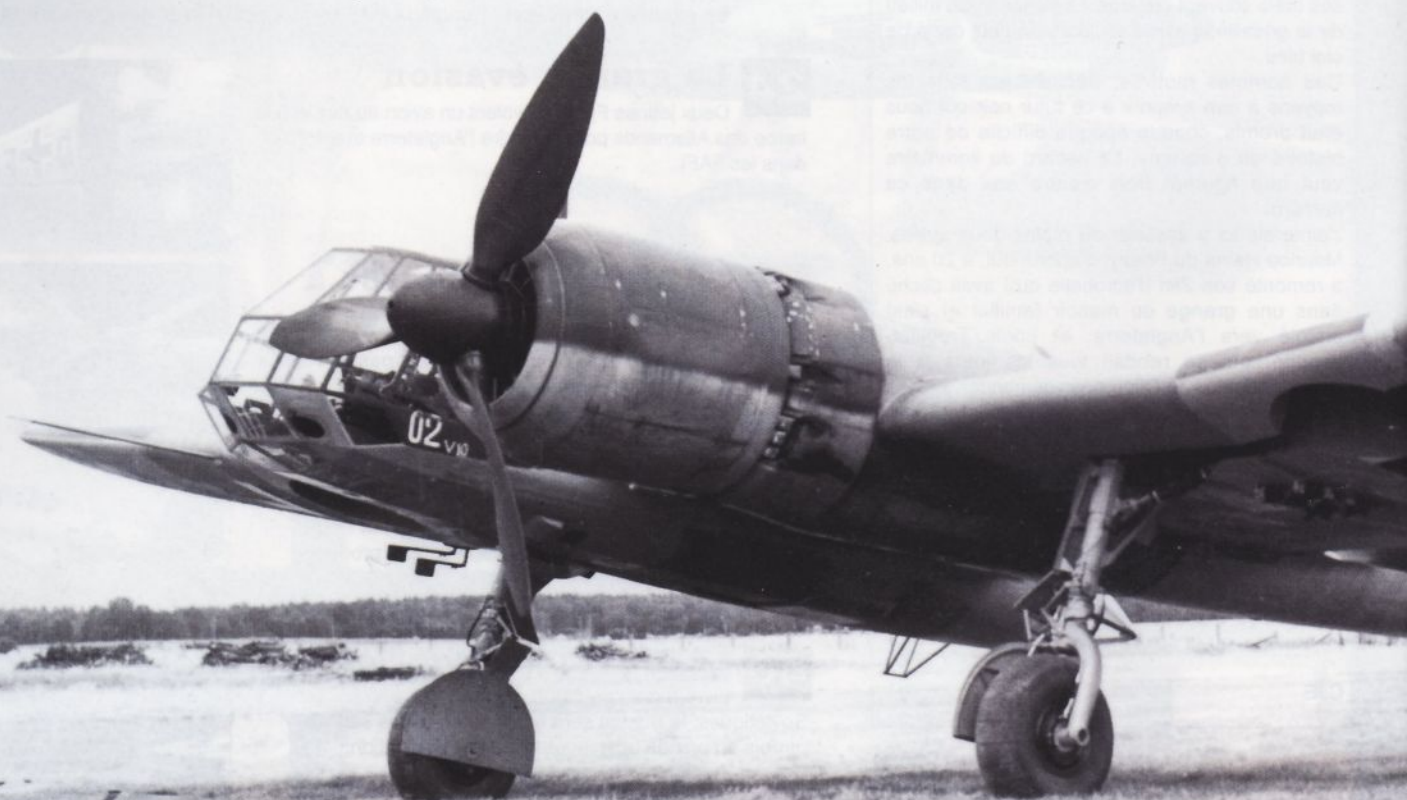
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1

(Tél. : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.98.20.32 - e-mail : aereditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).

Prix au numéro : Euro 6,55 (France métropolitaine).

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.



Afin de posséder un champ de tir ou d'observation le plus important possible, diverses solutions furent étudiées tout au long de l'évolution de la technique aéronautique. Parmi celles-ci figure l'avion asymétrique, formule à laquelle appartient le Blohm & Voss (ou Blohm und Voss) BV 141 qui a laissé un souvenir marquant dans l'histoire de l'aviation, certainement davantage par sa configuration unique que par sa carrière opérationnelle ou le nombre d'exemplaires construits.

Le premier avion asymétrique à avoir vu le jour est très certainement le Gotha G-VI de 1918 qui fut un échec. En effet, le seul exemplaire construit s'écrasa au sol au tout début de ses essais... Sans sous-estimer l'originalité des idées novatrices du Dr. Ing. Richard Vogt, il est très probable qu'il eut connaissance de cet avion.

À la recherche du successeur du successeur

En février 1937, l'avion d'observation standard de la Luftwaffe est le Heinkel He 46. Ce mois voit les premiers essais du Henschel Hs 126 V1, modèle destiné à remplacer à

court terme le précédent. Le *Reichsluftfahrtministerium* (ministère de l'Air du Reich, RLM en abrégé), toutefois, prévoyant l'avenir, établit un cahier des charges concernant un monomoteur triplace doté d'une vision panoramique pour l'observation et la reconnaissance tactique et qui, en plus, doit posséder des performances « *encore jamais envisagées pour ce type d'avion.* » En cas de besoin, il doit pouvoir être utilisé en missions de bombardement léger, d'attaque à basse altitude et d'émission d'écrans de fumée.

Les firmes Arado, Focke-Wulf et Hamburger Flugzeugbau (cette dernière étant le département aéronautique des chantiers navals Blohm und Voss) sont contactées par le RLM, toujours en ce même mois de février 1937, pour la construction de trois prototypes chacune de l'appareil destiné à remplacer le Hs 126. Arbitrairement, le projet de Blohm und Voss est refusé à cause de sa configuration « *audacieuse* », le choix se portant d'emblée sur le projet de l'Arado Ar 198, celui présenté par Focke-Wulf (le Fw 189) étant... un bimoteur. Soit dit en passant, l'Arado Ar 198 se révélera être un échec total.

Bien qu'évincé de la compétition, le Dr. Ing. Richard Vogt,

BLOHM und VOSS 141

Un mouton à cinq pattes



La tentative de mettre en service un appareil asymétrique se solde par un échec pour la Luftwaffe. En effet, cette disposition n'apporte aucun avantage particulier par rapport à un avion de conception plus classique.

Jean-Claude Mermet

Le BV 141B-02 V10 (NC+RA) effectue son premier vol à Rechlin en mai 1941. On remarque que la dénomination « V10 » a été peinte à la main sur le flanc du fuselage. (Hamburger Flugzeugbau)

nouveau directeur technique de la Hamburger Flugzeugbau, décide de financer le projet sur les fonds propres de la firme, avec l'aide de membres du gouvernement allemand, convaincu que, grâce à ses idées révolutionnaires, il répond totalement aux vœux du RLM. Le projet est dénommé Ha 141 ^[1].

Problèmes de couple

Avant d'aller plus loin, il est nécessaire de faire la distinction en jargon aéronautique entre un avion dissymétrique et un avion asymétrique. Ce dernier est un avion qui, vu en plan, n'a pas d'axe de symétrie dans le dessin (la partie gauche ne se superpose pas, par retournement à 180°, sur la partie droite) : c'est le cas du Ha 141. Un avion dissymétrique est un monomoteur à une seule hélice (par opposition à un monomoteur à deux hélices contrarotatives) ou un multimoteur dont les hélices tournent toutes dans le même sens. Rappelons que la rotation d'une hélice engendre un couple qui tend à faire virer un avion dans le sens opposé à cette rotation. Le moyen le plus courant pour compenser ce couple consiste à incliner latéralement le bâti-moteur (cas du Bloch 152), à caler la dérive ou à donner à celle-ci un profil asymétrique (Bf 109).

Considérant la formule d'un bimoteur symétrique dont les hélices tournent dans un sens opposé l'une à l'autre, il faut distinguer deux cas de figure : les hélices supra-divergentes (l'hélice droite tourne dans le sens des aiguilles d'une montre et celle de gauche dans le sens contraire) et les hélices supra-convergentes (là, c'est l'hélice gauche qui tourne dans le sens des aiguilles d'une montre et celle de droite dans le sens contraire). En cas d'arrêt d'un des deux moteurs, l'équilibre des forces est rompu. Dans le cas d'hélices supra-divergentes, l'avion a tendance à tourner du côté du moteur arrêté, amplifiant la réaction du couple de l'hélice.

Au contraire, dans le cas d'hélices supra-convergentes, les effets de roulis et de lacet compensent partiellement le couple moteur.

L'idée de Richard Vogt est basée sur le cas du vol d'un bimoteur à hélices supra-convergentes volant en monomoteur. Comme en Allemagne, à l'époque, les moteurs tournent habituellement à droite, il pose le principe que sur un avion asymétrique, le moteur supra-convergent doit être installé à gauche. En effet, il suffit alors de calculer la surface de la section de la cabine, et aussi son implantation sur l'aile droite, pour compenser entièrement la réaction du couple en augmentant l'effet de lacet jusqu'à l'équilibre des forces.

Le prototype

Le Ha 141-0 (« 0 » pour prototype) se présente sous la forme d'un monoplan cantilever monomoteur, de construction métallique, dont le moteur est installé à l'extrémité du fuselage. Ce dernier se termine par un empennage classique monodérive. Les stabilisateurs horizontaux en position basse sont quasi symétriques. Le poste de l'équipage consiste en une nacelle (certains préfèrent parler de fuselage court) située sur l'aile droite, à 25% de son envergure en partant de l'emplanture. Cette aile est plus longue de 25% que l'aile gauche. Les ailes extrêmes sont trapézoïdales à bord d'attaque en forte flèche. La pointe avant de la nacelle est entièrement vitrée et nantie d'une coupole nasale pour une arme de défense. Le pilote se trouve placé dans la partie supérieure, derrière un pare-brise classique à décrochement, au-dessus de l'aile. La pointe arrière se termine en un cône vitré qui peut éventuellement loger une autre arme.

L'aile est entièrement métallique à longerons tubulaires « type Blohm und Voss », en acier dans l'aile centrale et en dural dans les ailes extrêmes. Les ailerons de gauchissement sont à compensation interne. Le volet d'atterrissage, en trois parties, est du type « crocodile » et situé au bord de fuite de l'aile centrale rectangulaire. L'empennage est également cantilever et les différentes gouvernes sont compensées. La profondeur est munie d'un tab sur le côté gauche.

Le choix du moteur s'est porté sur le BMW-Bramo 323 de neuf cylindres en étoile, développant 1 000 ch au décollage et entraînant une hélice tripale à pas variable. Le réservoir de carburant contient 540 litres et est formé par le longeron tubulaire.

Un vrai faux premier prototype

Présenté à titre privé, le projet ne suscite que peu d'intérêt, mais c'est sans compter avec le nouveau directeur général du Bureau technique du RLM, le *Majorgeneral* Ernst Udet. Pour encourager Vogt, il accepte de financer le projet, qui est alors confirmé dans sa dénomination d'origine, Ha 8-141 ^[2], et dont le prototype reçoit l'immatriculation D-ORJE. Celui-ci, non couvert par le contrat, vole pour la première fois le 25 février 1938 ^[3]. Toutefois, après entente avec le RLM, il est accepté comme l'un des trois prototypes

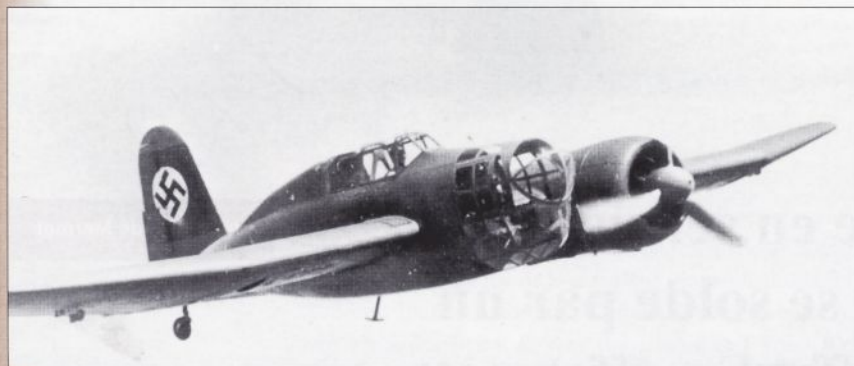
Ci-dessous :

le Ha 141-0 ou BV 141 V2, en fait le tout premier prototype.

La différence la plus flagrante avec les machines qui l'ont suivi concerne la forme de la nacelle, qui ressemble ici bien davantage à l'avant tronqué d'un avion classique.

En bas :

le BV 141 V1, en fait le second prototype, reçoit diverses modifications, en particulier une nacelle plus conforme à la tradition allemande, consistant à regrouper tous les membres de l'équipage dans la cabine de pilotage. (MAP)



[1] Depuis 1933-34, le RLM attribue des plages de numéros à chaque constructeur selon ses besoins. Ainsi, par exemple, de 111 à 120 pour Heinkel ou 135 à 144 pour Blohm und Voss.

[2] « 8 » pour avion, dans la nomenclature du RLM.

[3] Le Fw 189 V1 ne volera qu'en juillet, le V2 en août et le V3 en septembre de la même année.



commandés et devient alors le Blohm und Voss BV 141 V2 (la dénomination Ha étant abandonnée). Son *Werk Nummer* est 141 00 0172, tandis que le second prototype reçoit le WNr. 141 00 171 et devient officiellement le V1 avec l'immatriculation D-OTTO !

Par rapport au V2, ce « premier » prototype possède une nacelle identique, dans sa forme générale, à celle du Fw 189 alors en cours de développement. Elle est plus abondamment vitrée, grâce à une multitude de panneaux plans et possède les emplacements pour deux mitrailleuses tirant vers l'avant et deux « à mains » tirant vers l'arrière. Cependant, l'armement ne sera monté que dans le V3. Sont également prévus deux pylônes sous chaque aile pour l'empot de bombes de 50 kg. Les dimensions du V1 sont un peu plus importantes que celles du V2 (15,10 m d'envergure contre 15,00 m, 11,40 m de longueur contre 11,10 m et une surface alaire de 41,80 m² contre 41,50).

C'est en septembre 1938 (époque obtenue par recouplement) que vole pour la première fois le V1. Les deux prototypes manifestent d'agréables caractéristiques de vol et ne présentent qu'une sensibilité un peu élevée aux ailerons et des vibrations dans le train d'atterrissage. Mais le système hydraulique est déficient. D'ailleurs, le 5 octobre, le V1 doit subir un atterrissage forcé dû justement à une panne hydraulique. Il est fortement endommagé.

Chaises musicales dans la nacelle

Fort heureusement, le V3 (WNr. 141 00 0359), immatriculé D-OLGA (puis BL+AA lors de l'entrée en vigueur des *Stammkennzeichen* – SKZ en abrégé), est disponible peu de temps après pour poursuivre les essais. Avec des dimensions encore plus grandes (15,35 m d'envergure et 12,15 m de longueur) et un train à voie plus large (5,15 m contre 4,90 m) pour améliorer les évolutions au sol, ce prototype est considéré comme étant celui de la définition de la série. Il est armé de deux MG 17 fixes de 7,9 mm tirant vers l'avant et de deux MG 15 de 7,9 mm en tourelles.

Les positions des membres de l'équipage changent selon la configuration de vol ou la mission, le pilote étant cependant toujours assis en place avant gauche :

- décollage et atterrissage, le mitrailleur arrière est assis à droite, tourné vers l'arrière, le siège étant situé contre le caisson du longeron; l'observateur est assis à droite, tourné vers l'avant, son siège également situé contre le caisson du longeron, symétriquement à celui du mitrailleur.
- disposition de combat, le mitrailleur est allongé dans la pointe arrière et l'observateur sert la mitrailleuse supérieure tirant vers l'arrière.
- bombardement, même position pour le mitrailleur, mais l'observateur se tient à droite à l'avant, au service du viseur de bombardement.
- vol normal ou de reconnaissance, le mitrailleur arrière est assis et l'observateur sert la radio ou la caméra verticale située au milieu de la cabine.

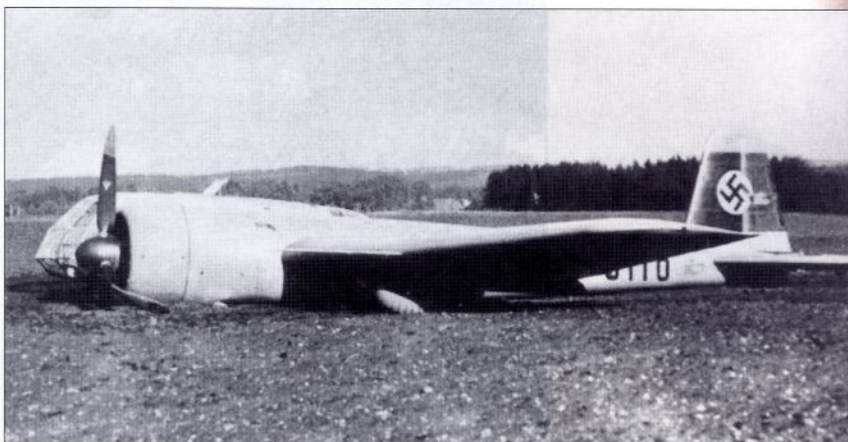
Ces contorsions sont rendues nécessaires par l'étroitesse de la nacelle (1,20 m de largeur intérieur, 1,50 m de hauteur et 6,90 m de longueur, au maximum).

Le BV 141 joue et gagne

Mû par un BMW 132 N développant 865 ch au niveau de la mer et 960 à 3 000 mètres, qui lui imprime une vitesse de

340 km/h à l'altitude zéro et 400 km/h à 3 800 mètres, ce prototype oblige le RLM à convenir de la réussite de Richard Vogt à avoir respecté le cahier des charges, malgré la configuration pour le moins « originale » de l'avion... Un peu à contre-cœur, le ministère passe une commande de cinq machines de présérie (BV 141A-0 à A-05), qui reçoivent chacune un numéro de prototype (V4 à V8).

En haut : sur cette vue du V1 (D-OTTO), la silhouette si particulière du BV 141 est particulièrement mise en valeur. (MAP)



Le BV 141 V4/A-01 (WNr. 141 010 0360), immatriculé D-OLLE, entre en essais au début de 1939. Son envergure est portée à 15,45 m et son poids à vide réduit de 3 204 à 3 104 kg; cependant, le poids total en charge reste inchangé à 3 829 kg.

Même sur cette machine, les problèmes hydrauliques demeurent et les dommages qu'il subit lors d'un atterrissage « sur une seule patte » retardent les débuts du programme

Ci-dessus : le D-OTTO après ses petits ennuis hydrauliques survenus le 5 octobre 1938. Il est vraisemblable que l'appareil ne revolera plus. (MAP)

Ci-dessous : le BV 141 V3 BL+AA. (MAP)





Blohm & Voss BV 141

d'essais à l'*Erprobungsstelle* de Rechlin (centre d'essais, *E-Stelle* en abrégé). Il est probablement inutilisable, car aucun SKZ ne lui sera attribué.

Les machines suivantes sont les V5/A-02 à V8/A-05 (W.Nr. 141 010 0361 à 364 et SKZ BL+AB à AE).

Le V5 reprend les essais du V4 à Rechlin en janvier 1940. C'est le seul appareil qui effectuera des essais complets à l'*E-Stelle* de Rechlin, où il obtient des rapports très favorables dans tous les domaines de vol, y compris le bombardement à basse altitude pour lequel un nouveau viseur est construit. Le V3 participe également aux essais de bombardement à Rechlin et à Tarnowitz.

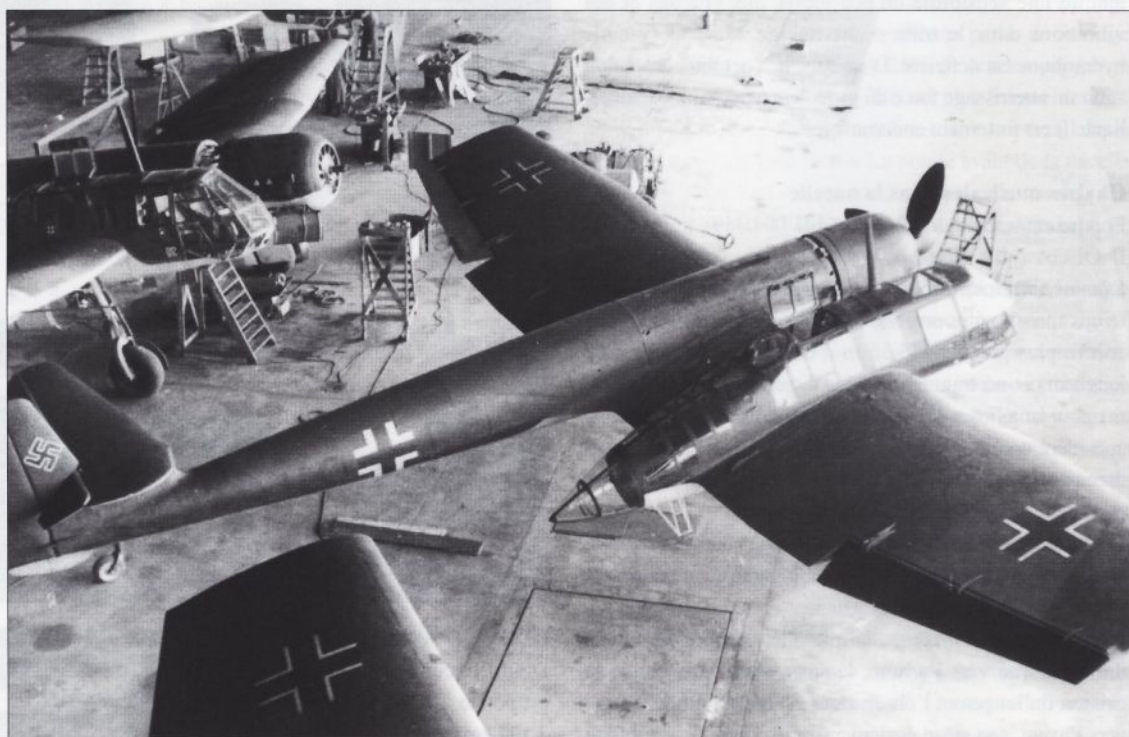
L'*Oberkommando der Luftwaffe* (OKL, commandement suprême de la Luftwaffe) rechigne à accepter un tel avion – « une monstruosité » – et par persuasion amène le RLM à annuler, le 4 avril 1940, le projet de production en série pour la raison que le BV 141A n'offre que peu d'avantages par rapport au Fw 189 – ce qui est au demeurant vrai – et qu'il est sous-motorisé. Cependant, Vogt avait prévu que le RLM pourrait invoquer ce type d'argument.

Nouvelle proposition : le BV 141B

De ce fait, dès janvier 1939, Vogt et son équipe se mettent au travail sur un nouveau modèle conçu autour du nouveau moteur BMW 801 à 14 cylindres en double étoile développant 1 600 ch. En conséquence, la structure est entièrement revue, conduisant à la conception d'un avion quasi nouveau. La maquette en grandeur nature est présentée officiellement le 14 février 1940 au RLM, qui l'accepte en accompagnant la réception d'une commande ferme de cinq exemplaires de présérie et d'une option sur cinq autres et sur dix exemplaires de série. Les cinq appareils de présérie sont dénommés BV 141B-01 à B-05 et, comme leurs prédécesseurs de la présérie A, ils reçoivent également des numéros de prototypes. Le premier vole environ un an plus tard, le 9 janvier 1941; il s'agit du B-01/V9 (Wk.Nr. 141 02 10 001) portant le SKZ NC+QZ.

Outre ses dimensions plus importantes (envergure de 17,45 m et longueur de 13,95 m), le BV 141B se différencie de son prédécesseur par un fuselage de section circulaire (et non plus ovale), des ailes extrêmes de forme trapézoïdale régulière et

Le BV 141B-03/V11 (NC+RB) au premier plan et, à gauche, le nez du B-02/V10, dans l'atelier de Blohm und Voss à Wenzendorf, probablement vers 1942. (Bundesarchiv - Coblenz)



un empennage réhaussé placé sur un pylône en avant de la dérive verticale. Cet empennage est devenu asymétrique suite à la poursuite des études aérodynamiques de la part de Richard Vogt. Testée sur le BV 141 V2, cette disposition permet également de dégager un peu plus le champ de tir du mitrailleur arrière. Elle est donc adoptée d'emblée sur le BV 141B ^[4]. Par ailleurs, le train d'atterrissage est allégé et les réservoirs sont désormais répartis dans les ailes.

Les essais statiques, puis en vol, font apparaître que cette version plus puissante n'aura pas les qualités de vol de la version A : des vibrations importantes apparaissent, qui demandent un renforcement de la structure, notamment de l'étambot sur lequel est monté l'empennage. Le train, les commandes de vol, le système hydraulique (héritage de la version précédente) présentent des faiblesses et, pour couronner le tout, le moteur lui-même n'est pas exempt de défauts, surtout en ce qui concerne le refroidissement. En

vol apparaissent des faiblesses dans l'action des ailerons qui se révèlent trop sensibles. En attendant sa « guérison », le V9 voit sa vitesse maximale limitée à 450 km/h.

Tous ces défauts, ces pannes et ces mises au point continuelles retardent le programme d'essais et mettent en péril la construction des prototypes suivants, sinon la remise en question pure et simple du programme.

Walter Oesau manque d'être tué par un BV 141

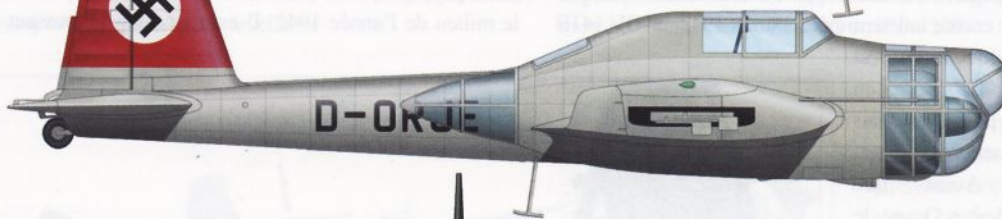
Enfin, le V9 est livré à l'*E-Stelle* de Rechlin en mai 1941, suivi par le B-02/V10 (NC+RA), qui a effectué son premier vol le 1^{er} juin 1941. On a dit que le retard pris par ce prototype pour son premier vol, initialement prévu en mars, était

[4] Allant même plus loin, dans un memorandum destiné à sauver le BV 141, Vogt préconise également cette solution pour tous les monomoteurs dissymétriques conventionnels.

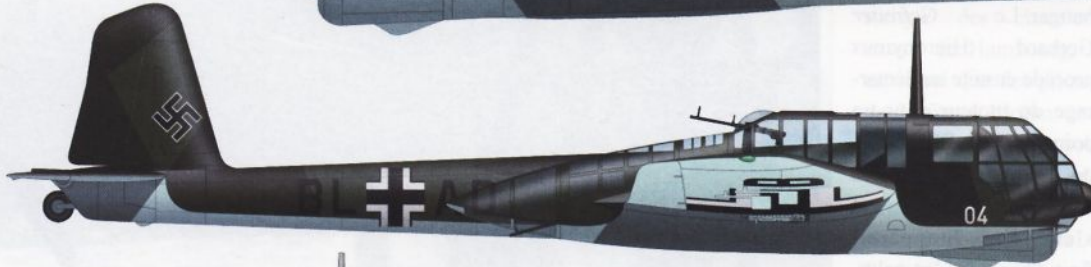
Blohm & Voss BV 141



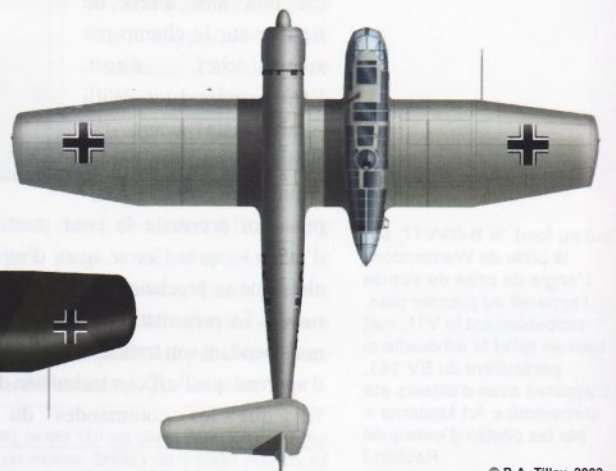
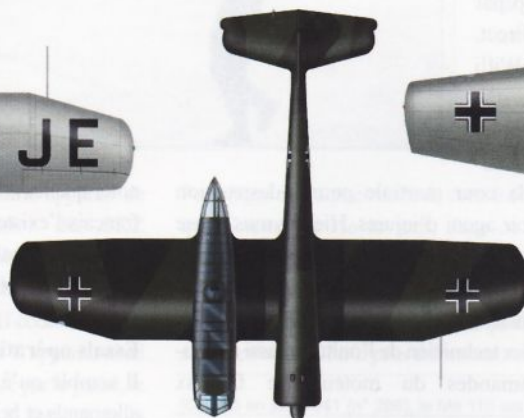
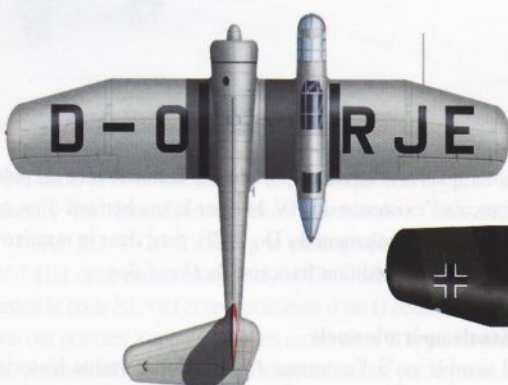
Blohm & Voss Ha 141 V2
D-ORJE (Wk.Nr. 141-00-0172)



Blohm & Voss BV 141A-04 V7
BL+AD (Wk.Nr. 01010363)



Blohm & Voss BV 141B-1
GK+GH (Wk.Nr. 0210018)





Blohm & Voss BV 141

dû au manque d'une hélice adaptée au BMW 801, mais aucune preuve n'a été trouvée dans les archives existantes. L'appareil suivant, le B-03/V11, est sans arrêt handicapé par une foule de pannes et autres défauts divers, toujours liés aux mêmes éléments...

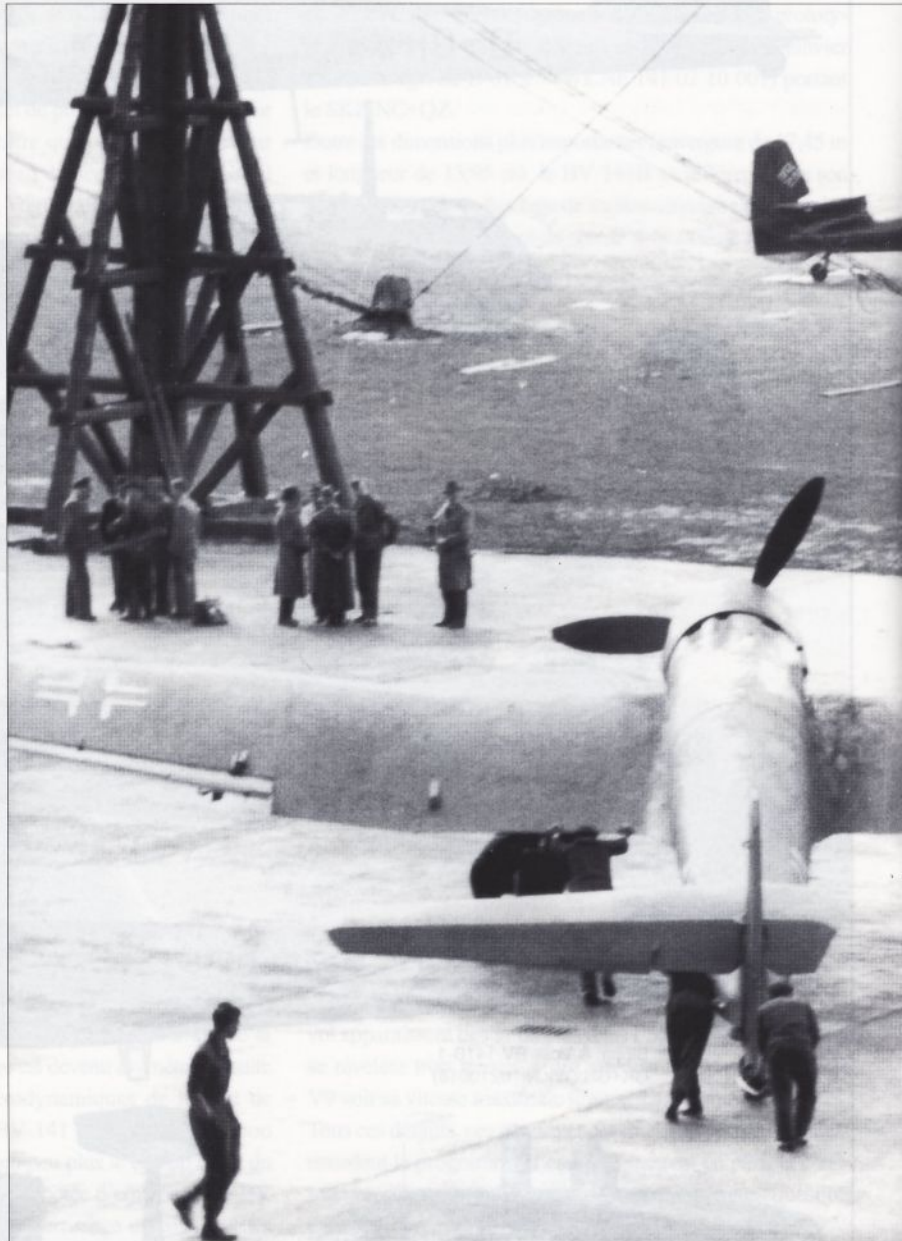
Quant au B-04/V12, chargé des essais d'armement, sa livraison a lieu à Tarnowitz. Lors des essais des armes fixes tirant vers l'avant, l'habitacle est envahi par la fumée à cause de goulottes trop courtes ! Mais, ce défaut, au demeurant facile à corriger, n'est rien comparé aux autres...

À une date encore indéterminée, courant 1942, un BV 141B (identité inconnue) est livré par l'E-Stelle au Stab/JG 2 pour des essais d'équipements radio et « IFF ». Avant que l'Oberst Walter Oesau, le Kommodore de la JG 2, qui en revendique la primeur, n'effectue un vol d'essai, les mécaniciens poussent l'appareil hors du hangar. Le Gefreiter Gerhard Hieronymus procède ensuite au démarrage du moteur pour un point fixe. Le BMW 801 ne démarre qu'à la seconde sollicitation et s'emballe... L'appareil finit par sauter les cales, exécute un demi-tour complet et se dirige droit sur le hangar dont il dégonde la porte, qui se venge en réduisant l'hélice en bois d'allumettes ! Bien que la batterie soit coupée, l'appareil continue sa course folle pour s'écraser sur un groupe de démarrage, endommageant son fuselage et ses réservoirs de carburant.

Le Gefreiter Hieronymus est mis aux arrêts de rigueur sur le champ par son chef direct, l'Oberwerkmeister Willi Elias, juste avant que Walter Oesau, peu connu pour badiner avec la discipline, lui promette la cour martiale pour « destruction d'avion », après l'avoir agoni d'injures. Hieronymus pense alors que sa prochaine affectation sera, à coup sûr, le front russe... La présentation à la cour martiale suit rapidement, mais pendant son transfert de la prison au tribunal militaire, il apprend que l'officier technicien de l'unité a réussi à prouver que les commandes du moteur (le fameux

Kommandogerät) avaient été sabotées en usine et que le point fixe catastrophique avait certainement sauvé la vie au premier pilote qui se serait assis aux commandes de l'avion... en l'occurrence Walter Oesau [5].

Sans vouloir obligatoirement opérer un rapprochement avec le BV 141B affecté au Stab/JG 2, il est intéressant de noter le témoignage visuel de M. John Bailly, qui a vu un BV 141 survoler Tomblaine-lès-Nancy. Sans pouvoir en donner une date précise, M. Bailly peut cependant affirmer sans aucun doute possible que cet événement eut lieu entre le 22 mars et le milieu de l'année 1942. Il est tout aussi intéressant de



Tout au fond, le B-09/V17, sur la piste de Wenzendorf. L'angle de prise de vue de l'appareil au premier plan, probablement le V11, met bien en relief la silhouette si particulière du BV 141. L'appareil avait d'ailleurs été surnommé « Art Moderne » par les pilotes d'essais de Rechlin ! (Bundesarchiv - Coblenz)

noter que les Allemands portent à la connaissance du public français l'existence du BV 141 par le truchement d'un article, traitant également du Do 217E, paru dans le numéro de juin 1942 de l'édition française de *Der Adler*.

Essais opérationnels

Il semble qu'à l'automne 1941, selon certains historiens allemands et britanniques, le BV 141 B-02/V10 ait été livré à l'Aufklärungsschule 1 à Grossenhain, en Saxe (à 30 km de

[5] Témoignage de Gerhard Hieronymus in *Luftwaffe Verband* n° 6.

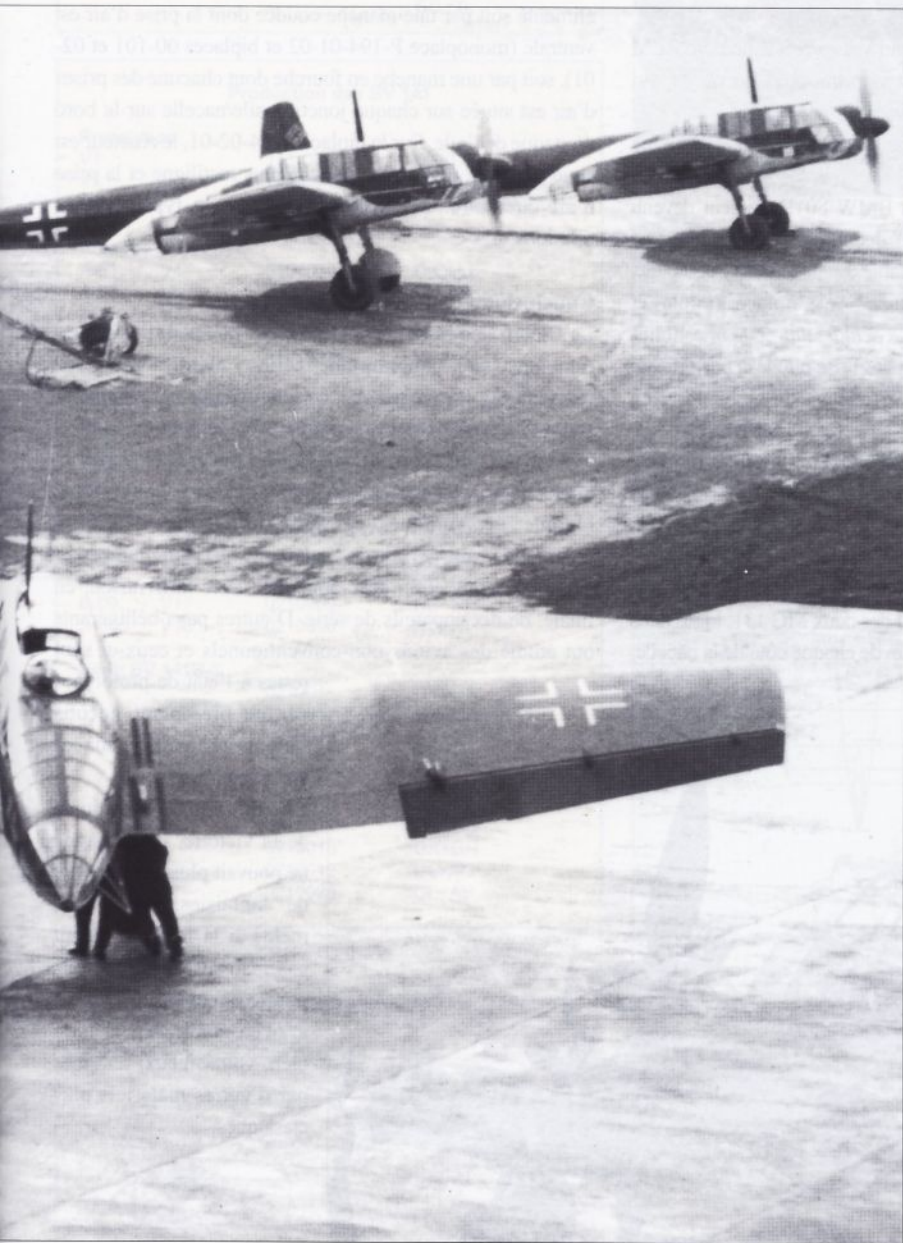


Dresde), pour évaluation opérationnelle devant conduire à la formation d'un *Gruppe* complet sur le front Est. Au vu des résultats décevants des essais, le RLM décide d'annuler la *Sonderstaffel* BV 141, élément précurseur de l'emploi opérationnel du BV 141 de série.

Malgré cela, le B-05/V13 (NC+RH) est achevé et finalement livré à Rechlin, le 14 mai 1943. Cette dernière information, de source inconnue, est généralement admise, comme la suivante qui dit que « les options prises lors de la présentation de la maquette d'aménagement sont, entre-temps, purement et simplement annulées par le RLM. »

En fait, nous trouvons bien 10 avions de présérie (01/V9 à 010/V18) et 10 avions de série B-1 (voir annexe). Il s'avère ainsi que le BV 141B NC+RH, livré en mai 1943, n'est pas le V13, comme admis jusqu'ici, mais le BV 141B-09 V17. Il apparaît encore que l'arrêt de la production du BV 141B vers la mi-42, même si le RLM n'aimait pas « cette monstruosité », est étroitement lié aux difficultés d'approvisionnement des moteurs BMW 801, réservés en priorité au Fw 190A. Il est fort possible que le RLM prît basement ce dernier prétexte pour imposer à Blohm und Voss la production d'avions plus urgentement nécessaires, tels le Bf 109G ou le Fw 200.

Ces 20 BV 141B ont très bien pu participer à des missions opérationnelles en étant détachés dans différentes unités combattantes, ce qui évitait la formation d'un nouveau groupe de reconnaissance, même si cela n'eût entraîné aucune difficulté pour le RLM. Dans l'historique des chantiers navals de Hambourg, il est relaté que des pilotes de la firme Blohm und Voss effectuèrent des vols d'essai sur le front de l'Est (sans plus de précision, malheureusement). Il a été également dit que la *Propagandakompanie* s'est servie de cet avion « hors du commun » pour tromper les services de renseignements ennemis. Cela est possible, car, très certainement abusée par la propagande allemande (ou se fiant à d'autres sources, mais alors, lesquelles ?), la revue *Science et Vie*, au travers d'un article paru dans le numéro 300 d'août 1942, révèle qu'un « curieux avion allemand a fait son apparition dans le ciel russe, à la bataille de Kertch de mai 1942 : l'avion asymétrique BV 141, dû à l'ingénieur Richard Vogt. »



Cependant, la livraison tardive de ce cinquième appareil de présérie, les incohérences dans l'attribution des SKZ (V11/NC+RC, V12/NC+RE...), la photographie d'un trio de BV 141B dont un est numéroté « 010 », celle d'un autre B portant le code NC+RI et une troisième d'un B codé GK+GH, nous ont poussés à approfondir les recherches. Il apparaît ainsi que, contrairement à ce qui a été toujours avancé par le passé, le RLM a bien tenu ses engagements et que la totalité de la commande a été honorée par le constructeur.

Pour juger de l'authenticité de cette information, il faut avouer que *Science et Vie* revient, dans ce même article, sur le Messerschmitt Me 115 équipé du moteur Daimler-Benz DB606 en « X », dont la « présence a été signalée en mars 1942 », ajoutant « ...il est possible qu'il n'ait pas donné toute satisfaction car il n'a plus été mentionné par la suite. ^[6] »

[6] Déjà en juin 1941 (n° 286), le Me 115 est décrit dans les nouveautés de l'année, mais avec un moteur DB603 de 1 500/1 700 ch, lui imprimant une vitesse de 640 km/h.

Le projet BV 237

En mai 1943, Vogt est convoqué à une réunion tenue par Hitler à l'Obersalzberg. Cette rencontre ne concerne que les directeurs des sociétés de construction aéronautique. Selon les mémoires de Hans H. Amtmann, Hitler, qui leur avoue la situation critique de l'Allemagne, veut, en présence des représentants du RLM, connaître la « vérité vraie » sur les progrès de l'avancement des différents projets en cours. Richard Vogt présente alors un projet de *Stuka* dérivé du BV 141. Hitler lui demande pourquoi, en effet, le vieux Junkers Ju 87 n'a pas déjà été remplacé. Il fait mander Albert Speer, ministre de l'Armement, afin qu'il se joigne à la réunion et qu'il prenne contact avec Vogt.

Fin 1944, le projet de Blohm und Voss reçoit le numéro RLM 8-237 et Hans Amtmann est nommé chef du projet qui évoluera jusqu'à la maquette grandeur nature.

Le BV 237 se présente sous une forme asymétrique de même configuration que le BV 141. De construction entièrement métallique, il doit recevoir un BMW 801D, moteur devenu sûr, développant 1 700 ch au décollage et entraînant une hélice tripale en bois à pas variable. La nacelle de l'équipage, monoplace en version « *Stuka* » et biplace (pilote et mitrailleur arrière) en version « *Schlachtflugzeug* », est blindée et comporte une verrière à pare-brise blindé et une vitre de visée dans la pointe avant. L'armement du bombardier en piqué se compose de deux mitrailleuses fixes MG 131 de 13 mm situées dans la nacelle et tirant vers l'avant et de deux autres MG 131 tirant vers l'arrière « en aveugle », ainsi que de deux bombes de 500 kg. Sur la version d'attaque au sol, le mitrailleur assis derrière le pilote sert les deux MG 131 tirant vers l'arrière, tandis que le pilote a à sa disposition trois MK 103 de 30 mm, en complément des deux MG 131, logés dans l'aile centrale, un à gauche et un de chaque côté de la nacelle.

La fin de la guerre empêchera la construction du premier prototype, le BV 237 V1, et d'un second équipé d'un réacteur d'appoint sous l'aile centrale, entre le fuselage et la nacelle.

Dans les cartons

Parmi les nombreux projets d'avions asymétriques élaborés par Richard Vogt, à part deux versions « raccourcies » du BV 237 (où les puits de roue sont situés dans les saumons d'aile !), on trouve un groupe d'appareils à propulsion mixte réunis sous le même numéro de BV P-194. Le turboréacteur prévu en appoint au BMW 801D est un Jumo 004 situé dans l'extrémité arrière de la nacelle monoplace ou biplace, et alimenté soit par une manche coudée dont la prise d'air est ventrale (monoplace P-194-01-02 et biplaces 00-101 et 02-01), soit par une manche en fourche dont chacune des prises d'air est située sur chaque jonction aile/nacelle sur le bord d'attaque de l'aile. Sur le biplace P194-02-01, le réacteur est situé plus bas, rendant la manche plus rectiligne et la prise d'air circulaire. Ces avions sont tous du type « multi-missions ».

Conclusion

Le Blohm und Voss BV 141 n'offrait que peu d'améliorations en vision panoramique, celle-ci étant même assez restreinte sur le côté gauche, ne serait-ce que par comparaison avec le Fw 189A. Son entrée éventuelle en opérations n'aurait pas offert non plus aux forces armées allemandes un quelconque avantage tactique. Il se peut que contre toute logique économique, ce soit surtout la « curiosité technique » qui permit de maintenir aussi longtemps cet avion en essais et en développement avec la livraison, en finale, de dix appareils de série. D'autres pays belligérants ont étudié des avions non-conventionnels et ceux-ci sont

restés à l'état de prototypes car ne présentant aucune supériorité marquée sur les « conventionnels ».

Une fois passée la certitude de la victoire, l'Allemagne ne pouvait plus se permettre de fantaisies, alors que, même si la formule n'était pas mauvaise, les missions pour lesquelles le BV 141 avait été étudié, étaient aussi bien, voire mieux, remplies par d'autres matériels plus classiques.

L'auteur tient à remercier chaleureusement M. John Bailly pour son aide spontanée et efficace, ainsi que pour sa (très) patiente disponibilité. Que MM. Philippe Ricco, pour sa découverte d'informations et de documents importants, et Philippe Couderchon, pour la fourniture de précieux documents, trouvent également ici la reconnaissance de l'auteur.

Le BV 141B-07/V15 (NC+RF) et, au fond, le B-09/V17, sur la piste de Wenzendorf, vers 1942. (Bundesarchiv - Coblenz)





Tableau comparatif des performances

	BV 141A-0	BV 141B	BV 237
Envergure (m)	15,45	17,45	14,94
Longueur (m)	12,15	13,95	11,75
Hauteur (m)	4,20	3,60	
Surface alaire (m²)	42,85	52,90	
Poids vide (kg)	3 090	4 300	
Poids décollage (kg)	3 829	5 800	6 685
Vitesse croisière (km/h)	388	425	
Plafond opérationnel (m)	9 000	8 900	
Rayon action (km)	1 140	1 600	2 000
Armement		2xMG17 2xMG15 4xbombes SC-50	

Production des BV 141

Prototypes

V1	141-00-0171	D-OTTO
V2	141-00-0172	D-ORJE / PC+BA
V3	141-00-0359	D-OLGA / BL+AA

Présérie BV 141A-0

A-01	V4	01010360	D-OLLE
A-02	V6	01010361	BL+AB
A-03	V7	01010362	BL+AC
A-04	V7	01010363	BL+AD
A-05	V8	01010364	BL+AE

Présérie BV 141B-0

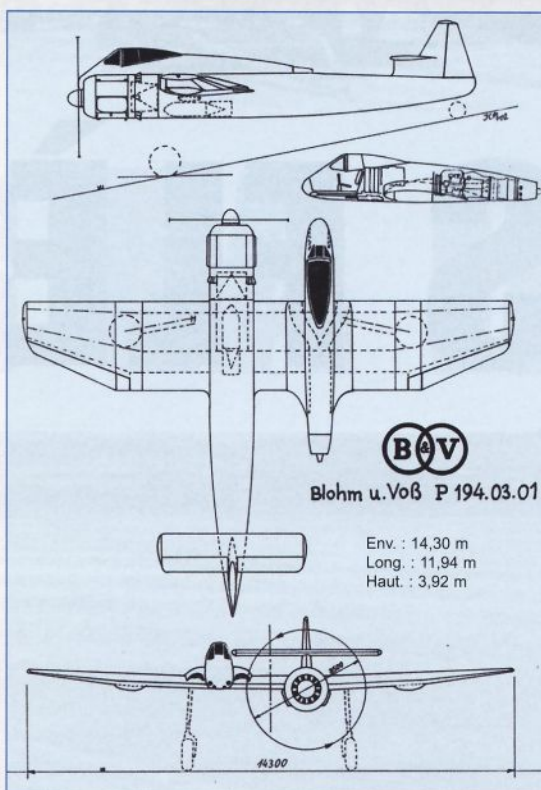
B-01	V9	0210001	NC+QZ
B-02	V10	0210002	NC+RA
B-03	V11	0210003	NC+RB
B-04	V12	0210004	NC+RC
B-05	V13	0210005	NC+RD
B-06	V14	0210006	NC+RE
B-07	V15	0210007	NC+RF
B-08	V16	0210008	NC+RG
B-09	V17	0210009	NC+RH
B-010	V18	0210010	NC+RI

Série BV 141B-1

0210011	GK+GA
0210012	GK+GB
0210013	GK+GC
0210014	GK+GD
0210015	GK+GE
0210016	GK+GF
0210017	GK+GG
0210018	GK+GH
0210019	GL+AG
0210020	GL+AH

Ci-contre : plan du projet P194-03-01.

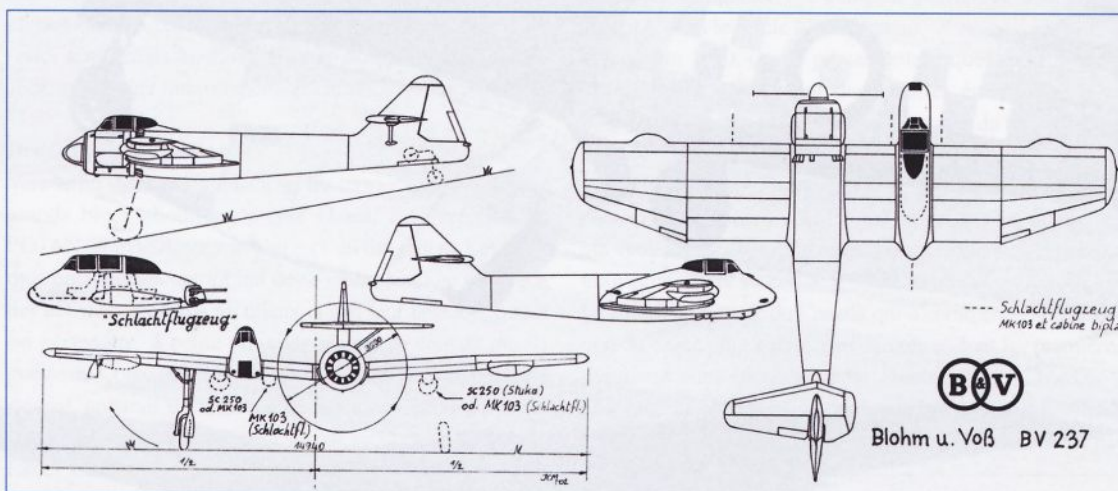
Ci-dessous : plan du projet BV 237. (dessins de l'auteur)



Gros plan sur la pointe avant de la nacelle d'un BV 141B-0. Sa forme n'était pas sans rappeler celle du Fw 189A.

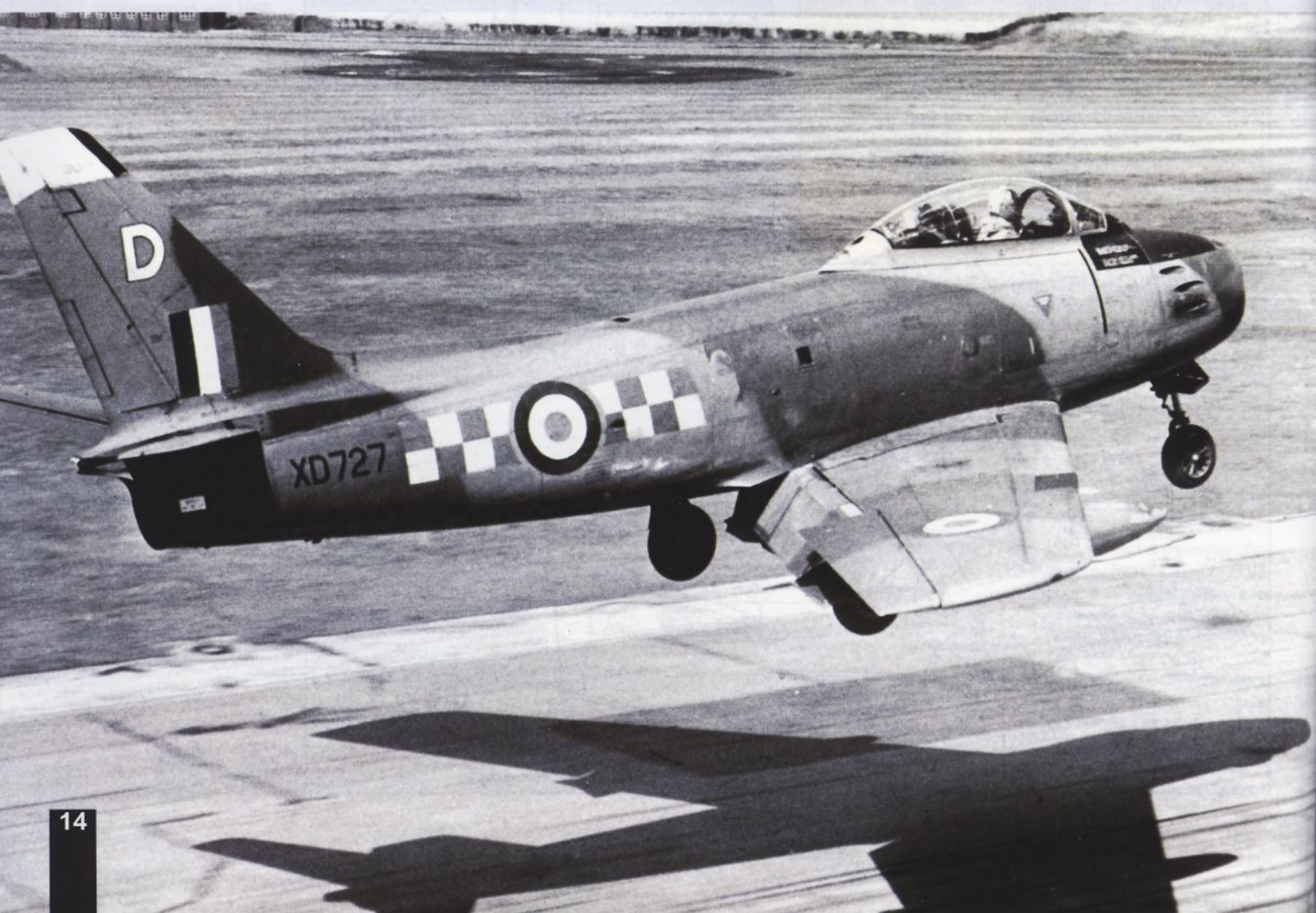
On se rend compte que le fuselage, avec son volumineux moteur en étoile, bouchait totalement la vue du pilote et de l'observateur sur la gauche, gommant ainsi tout le bénéfice que l'appareil pouvait tirer de l'asymétrie.

(Bundesarchiv - Coblenz)





DES FLÈCHES



Il n'était pas prévu de remplacer les Vampire et Meteor si vite, mais la guerre de Corée va bousculer les priorités. C'est dans l'urgence d'une situation internationale tendue que le Sabre apparaît dans l'inventaire de la RAF. Le texte qui suit est extrait du livre The Canadair Sabre de Larry Milberry, auquel a contribué l'auteur de cet article.

POUR LA RAF

Roger Lindsay

Dans les quatre années qui suivent la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie aéronautique britannique connaît un grand déclin, dicté par l'économie et les données politiques du moment. Les projets de chasseurs à ailes en flèche existent bien ^[1], mais un peu avant la date prévue de leur mise en service, soit pour 1951-1952, force est de constater que ces appareils ne seront pas disponibles avant un certain délai supplémentaire. Cet état de chose aurait pu rester ainsi, mais la situation internationale du milieu de 1950 va changer radicalement les choses.

Des Sabre pour la RAF

Vers la fin des années quarante, les tensions entre les deux grands blocs aboutissent, côté Ouest, à la création de l'OTAN, dont le Royaume-Uni est l'un des piliers. Les autorités britanniques ont tôt fait de se rendre compte que l'état des défenses n'est pas au mieux et que leur développement est nécessaire; à peine ont-elles réalisé ce constat que la guerre de Corée éclate en juin 1950. Dans les semaines qui suivent, apparaît un nouveau chasseur soviétique, le MiG 15, qui s'avère vite supérieur à tout ce dont disposent les forces alliées. Seul le North American F-86 peut alors s'opposer avec succès à ce nouveau chasseur à l'étoile rouge.

Dans le même laps de temps, la vision de la situation dans le domaine de la défense aérienne change du tout au tout et ce qui pouvait attendre au premier semestre 1950 ne peut plus attendre quelques jours de plus. Cependant, les programmes nationaux ne pourront pas aboutir avant trois ou quatre ans, le Royaume-Uni doit trouver une solution palliative au plus vite pour remplacer les Vampire et Meteor, totalement dépassés dans leur rôle d'intercepteur.

En octobre 1950, quatre pilotes britanniques essaient le F-86A et s'ils lui trouvent des qualités émérites, il n'en n'émettent pas moins des réserves à propos du réacteur dont la phase de démarrage est trouvée trop compliquée pour un décollage sur alerte. Néanmoins, la RAF s'intéresse de très près au Sabre, mais l'USAF en réclame de plus en plus, ce qui veut dire en d'autres termes que les Britanniques doivent trouver une autre source de production.

La solution va venir du Canada qui a commencé la production du Sabre pour son propre compte et dont les premières livraisons sont attendues pour janvier 1951. Canadair à Montréal qui est en charge de ce programme fait savoir qu'il est possible d'augmenter la production de 10 machines par

Page opposée, en haut :
les photos couleur des avions de la RAF des années cinquante sont assez rares, les Britanniques ayant alors d'autres priorités que d'investir dans des pellicules couleur finalement assez onéreuses. Cette vue d'un Sabre (XB595) du N° 26 Squadron est d'autant plus intéressante. (RAF Museum - P4450)

Page opposée, en bas :
un instantané exceptionnel montrant un appareil (XD727) du N° 92 Squadron en train de se poser sur la piste de Linton-on-Ouse (avril 1956). (Collection de l'auteur)

[1] Supermarine Swift et Hawker Hunter.



Les Sabre de la RAF

mois pour satisfaire une commande éventuelle des Anglais ou de tout autre pays membre de l'OTAN. Nous sommes en novembre 1950. Les premiers chiffres tournent alors autour de la fourniture de 84 Sabre en 1951 et de 300 autres en 1952. Si cela ne pose pas de problèmes en ce qui concerne les cellules, il n'en est pas de même pour les réacteurs. General Electric qui construit le J47, propulseur du F-86, ne peut répondre à la demande conjointe de l'USAF, la RCAF et la RAF. Cet élément, lié à d'autres considérations de tout ordre, vont retarder la mise en service des Sabre au sein de la



Des Sabre F.4 destinés à la RAF à l'escale de Bluie West I, près de Keflavik (Islande) lors de leur convoyage en mars 1953.

Les Sabre suivaient la même route que les appareils du « lend-lease » dix ans plus tôt. (G.H. Collison)

RAF. Finalement, malgré les pressions exercées par Rolls-Royce, les Canadair Sabre de la RAF seront identiques à ceux de la RCAF et seront dotés du réacteur J47. La RAF se voit de plus obligée à déployer ses futurs Sabre là où elle ne le souhaitait pas forcément. En effet, comme les Sabre sont acquis au titre du MDAP et que ce programme n'autorise que l'achat de chasseurs tactiques, la RAF ne peut pas uniquement équiper ses unités de défense aérienne en Grande-Bretagne. C'est pour cette raison que la RAF va déployer la plupart de ses Sabre au sein de la 2nd TAF basée en Allemagne.

Opération « saute-mouton »

En attendant l'arrivée des premiers Sabre prévus pour septembre 1952, il faut commencer à préparer le convoyage

de plus de 350 avions par l'Atlantique Nord. Pour ce faire, trois pilotes expérimentés sont envoyés en août 1952 au Canada à Chatham (Nouveau-Brunswick) pour être transformés sur Sabre F.2 (équivalent au F-86E-1) au sein du N° 1 OTU. Ces trois pilotes vont être les premiers à réaliser cette traversée qui seront inclus dans l'opération « Leapfrog 2 » qui consiste à faire traverser les trois escadrons du N° 2 Wing de la RCAF jusqu'à Grostenquin en France. Les trois Sabre F.2 (XB530 à 532 – les seuls pris en compte par la RAF) atterrissent à North Luffenham et ces avions vont servir en premier lieu à transformer une douzaine d'autres pilotes de la RAF en vue du convoyage des autres avions qui doit se faire sous l'entière responsabilité de la RAF à partir de décembre 1952.

Dans le même temps, une cinquantaine de mécaniciens sont détachés auprès du N° 1 (F) Wing canadien à North Luffenham pour qu'ils se familiarisent avec le Canadair Sabre F.2. En novembre 1952, les Américains offrent de financer 60 Sabre F.4 (équivalent au F-86E-10) supplémentaires venant s'ajouter aux 370 déjà prévus [2]. Ces avions, qui sont en fait des surplus américains et canadiens, sont autorisés à être employés à la convenance de la RAF, y compris sur le territoire britannique. Avec quelques avions retirés des allocations de la 2nd TAF, la RAF peut alors compter sur 66 machines pour équiper 3 escadrons du *Fighter Command*. Tout se présente donc pour le mieux, mais deux mois plus tard, en janvier 1953, la RCAF exprime son besoin de 60 Sabre pour une période de douze mois à partir du mois de mars. Par un curieux hasard, c'est exactement le nombre d'avions offerts par les Américains aux Anglais peu de temps auparavant... Les Britanniques seront beaux joueurs et finalement 71 Sabres seront cédés à la RCAF [3].

Une unité de convoyage est bientôt créée, le N° 1 *Overseas Ferry Unit*, qui va devenir le N° 1 *Long Range Ferry Unit* puis le N° 147 *Squadron* le 1^{er} février 1953. Le nom de code de cette opération, qui va mobiliser un bon nombre de pilo-

[2] *Serials* : XB530-551, XB575-603, XB608-650, XB664-713, XB726-775, XB790-839, XB851-900, XB912-XB961, XB973-999, XD706-XD736, XD753-XD781.

[3] Ces avions sont reconnaissables car ils gardent leur *serial* de la RAF tout en portant les cocardes et *serial* canadiens. Ils sont mis en service essentiellement aux N°414, 422 et 444 *Squadrons*.



Formation du N° 130 *Squadron* lors de l'exercice « Battle Royal » en 1954, au début de l'utilisation du Sabre par cette unité.

Les XB927 et XB953 seront ultérieurement cédés à la Yougoslavie. (Flight International, via l'auteur)



Canadair Sabre F.4 (XB673)
Sabre Conversion Flight
Wildenrath, août 1953.



Canadair Sabre F.4 (XB590)
N° 3 Squadron
Geilenkirchen, 1954.



Canadair Sabre F.4 (XB981)
N° 4 Squadron
Jever, 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB900)
N° 20 Squadron
Oldenburg, 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB595)
N° 26 Squadron
Oldenburg, 1954.



tes, est « Operation Bechers Brook ». Avant le convoyage lui-même, chaque pilote doit percevoir son avion à Cartierville près de Montréal et effectuer un vol d'une heure à une heure et demie avant d'atterrir à l'aéroport de St-Hubert situé près de Montréal sur la rive sud du St-Laurent qui est le point de départ du long périple. Chaque avion a au minimum 10 heures de vol à son actif pour être autorisé à effectuer le long voyage. Le reste du parcours s'étend sur plus de 5 000 km et passe par Goose Bay, Bluie West One, Keflavik (Islande), Prestwick (Écosse) et finalement Abingdon, près d'Oxford dans le centre de l'Angleterre, destination finale. Le premier convoyage « Bechers Brooke », qui comprend neuf Sabre, part le 9 décembre 1952 et arrive le 22 décembre, mais sans le XB534 qui s'est écrasé à 11 miles de Prestwick le 19 décembre, entraînant son pilote le *Flight-Sergeant* A. Percival dans la mort. La

durée de chaque voyage varie d'une à trois semaines en fonction de la météo.

Le contingent suivant (30 Sabre) ne partira que le 1^{er} mars 1953. C'est une fois arrivés en Grande-Bretagne que les avions sont camouflés. Les mécaniciens en profitent aussi pour monter les équipements radio et de navigation britanniques. Pour témoigner des moyens mis en place, signalons qu'à son apogée, pas moins de 70 pilotes seront impliqués dans le convoyage des Sabre. Le dernier convoyage aura lieu le 16 mai 1954, mais deux autres pilotes perdront la vie dans cette tâche, le *Squadron-Leader* M.J.B. Cole, DFC, qui perd le sens de l'orientation dans les nuages suite à une panne de son horizon artificiel le 5 avril 1953 (XB610) et s'écrase près de Kinloss, et le *Sergeant* E. Roderick qui s'écrase à St-Félix-de-Valois au Québec (XB863).

Les délais de livraison imposés ont un effet négatif sur la

Le XB861 du N° 20 Squadron à Oldenburg (RFA) au milieu des années cinquante. Dix des douze unités équipées de Sabre seront basées en Allemagne de l'Ouest dans le cadre de l'OTAN. (Collection R.C. Sturtivant)



Après la Seconde Guerre mondiale, la RAF a repris sa bonne vieille habitude de décorer ses appareils avec des marques chatoyantes, en parfaite contradiction avec le camouflage... On voit ici un appareil du N° 67 Squadron avec sa décoration rouge et bleue. On notera que ce même appareil apparaît sur la photo de la page 16, en tête de la formation du N° 130 Squadron. (Collection R.C. Sturtivant)

plupart des pilotes de la RAF; la frustration n'a fait qu'augmenter, car ils avaient hâte de voler sur le Sabre qu'ils rencontraient de plus en plus souvent dans les cieux européens. Certains de ces pilotes avaient même eu la chance de voler sur cet appareil dans le cadre des échanges avec l'USAF et la RCAF et d'autres avaient même combattu en Corée avec des unités de l'USAF. Ce n'est pas avant le printemps 1953 que les Sabre arrivent en nombre pour

finallement équiper douze escadrons opérationnels et une demi-douzaine d'unités de seconde ligne.

La mise en place du Sabre

La première unité de la RAF qui perçoit le Sabre est le SCF (*Sabre Conversion Flight*), une unité de transformation. Ce *flight*, installé sur la base de Wildenrath en RFA, va disposer de 6 Sabre. Ces avions vont rester en métal nu, car ce sont les seuls qui ne passeront pas par les dépôts (MU), puisqu'ils ont poursuivi leur convoyage jusqu'en Allemagne. Derek Burton, l'un de ces premiers pilotes, se souvient :

« Le cycle d'instruction consistait en un cours académique au sol sur le Sabre et 10 heures de vol. J'avais volé auparavant sur Vampire F.5. J'ai fait mon premier solo sur le Sabre XB538/F et je n'ai pas trouvé la transition difficile. Le vol de familiarisation plutôt long a été suivi par huit autres vols, qui consistaient en des séances de décrochage, virages serrés, des vols à vitesse jusqu'à des vitesses de Mach 0.9, navigation, panne de compas et des vols en formation, le tout durant seulement deux semaines ! »

Les unités opérationnelles sont transformées assez vite et les dix Squadrons de la 2nd TAF basés en Allemagne commencent à recevoir leurs Sabre à partir de mai 1953. Les N° 67 et N° 3 Squadron en sont les premiers récipiendaires, suivis





dans l'ordre par les N° 71, 20, 26, 234, 112, 130, 4 et 93. Ces deux derniers perçoivent leurs machines en mars 1954. Chaque escadron reçoit 24 Sabre comme dotation normale au lieu des 16 avions habituels. Les escadrons sont ensuite répartis par paire ou trio pour former des *Wings* portant le nom de la base; ainsi on retrouve dans les premiers mois le *Wildenrath Sabre Wing* (N° 67 et 71 *Squadrons*) dont le commandant n'est autre que le légendaire *Group Captain* Johnnie Johnson, le *Geilenkirchen Sabre Wing* (N° 3 et 234 *Squadrons*), *Oldenburg Sabre Wing* (N° 20 et 26 *Squadrons*), *Bruggen Sabre Wing* (N° 112 et 130 *Squadrons*) et *Jever Sabre Wing* (N° 4 & 93 *Squadrons*).

Les pilotes, surtout les jeunes, sont pressés de voler sur le Sabre et la bête a laissé un souvenir impérissable à certains comme John Harrison affecté au N° 67 *Squadron* : « C'était un vrai plaisir de voler sur le Sabre, mais il pouvait

être traître, surtout à basse altitude. Il fallait être très vigilant pour éviter le décrochage. » Cet enthousiasme et peut-être l'inexpérience de ces jeunes pilotes, ont conduit parfois à des drames. John Harrison poursuit : « Je me souviens d'avoir participé à trois enterrements en peu de temps; les raisons sont difficiles à cerner. De toute manière les têtes dirigeantes de la RAF Germany ont été sermonnées par l'Air Ministry à Londres. Le taux d'accident sur Sabre était intolérable et il devait être réduit de manière drastique... ce qui fut fait en réduisant nos heures de vol ! Je crois me souvenir que pendant un temps, nous étions descendus à dix heures de vol par mois et par pilote, ce qui était insuffisant pour maintenir nos compétences. »

Cette réduction des heures de vol a été amplifiée par le manque de pièces détachées dans les premiers mois, entraînant un taux de disponibilité particulièrement bas. Cette



Comme pendant la guerre, les « huiles » s'autorisaient quelques fantaisies avec la décoration de leurs avions. On voit ici le XD753 du *Wing Commander* Eric W. Wright, arborant la flamme correspondant à son grade sous l'habitacle et une personnalisation de ses initiales sur la dérive.

« Ricky » Wright commanda le *Wing* de Linton-on-Ouse de décembre 1954 à fin 1956, qui comprenait les N° 66 et 92 *Squadrons*, ainsi que deux *Squadrons* américains sur F-86 et un escadron de chasse de nuit.

(Collection R.C. Sturtivant)

situation s'est bien sûr améliorée avec le temps, mais elle semble avoir été récurrente. Néanmoins, les pilotes de Sabre alors basés en Allemagne ne connaissent pas de restriction, effet de guerre froide oblige, même si celle-ci impose aux escadrons d'être prêts à desserrer en quinze heures.

Toutefois, le ciel allemand est bien rempli et des collisions en vol surviennent de temps en temps. Ainsi, le 5 avril 1955, le *Flying Officer* M.J.C. Grant du N° 67 *Squadron* percute un Anson C.19 (TX238) en approche à Wildenrath; il n'y a aucun survivant.

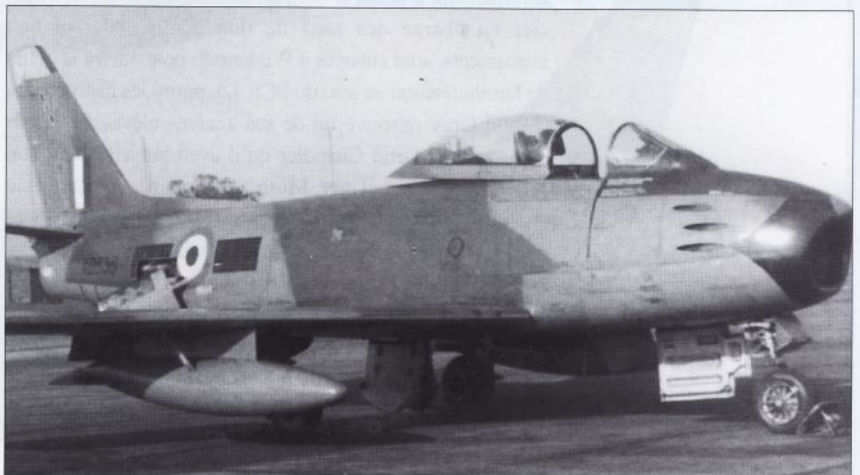
Habillés pour tuer !

Les pilotes de Sabre ont porté assez tôt des combinaisons anti-g, les premières du genre, leur permettant de tirer le Sabre à 8g. De plus, ils portent de nouveaux accessoires qui les distinguent des autres pilotes et cette différence ne fait qu'accroître un ego déjà bien développé : un casque souvent décoré de motifs très voyants (alors que les pilotes de Vampire et de Meteor portent encore un casque en cuir style 2^{ème} GM), des bottes de vol différentes et d'autres petits détails vestimentaires qui les font se sentir différents. Comme le fait remarquer Robin Brown du N° 234 *Squadron* à l'époque : « On était habillés pour tuer ! ». Mais si les peintures personnelles se font concurrence quant

à l'originalité, certains ne les voient pas d'un très bon œil. En effet, les médecins militaires se plaignent régulièrement de cette pratique, en faisant remarquer que le RAE de Farnborough a dépensé des milliers de livres sterling pour déterminer que la couleur argent réfléchit le mieux la chaleur et la lumière, alors que les pilotes s'empressent d'annihiler tous ces efforts en les peignant de couleurs chatoyantes !

Le XB536 est l'un des premiers Sabre pris en compte par la RAF. Il est affecté au N° 3 *Squadron* puis passe ensuite au N° 234 *Squadron* également basé à Geilenkirchen. Il sera restitué à l'USAF en août 1956.

(Collection R.C. Sturtivant)





Si le Sabre est un bon chasseur, il a aussi des limites qui sont pleinement reconnues à l'époque. Bill Ireland du N° 130 Squadron précise : « *En tant que pilote, je dirais que le Sabre pardonnait beaucoup et était un bon avion. En tant qu'avion de combat, c'était peut-être autre chose. Le contrôle des commandes était bon à toutes les vitesses. Même en vol supersonique, il était possible de garder une cible dans le viseur. Mais dès que l'on passait en combat tournoyant, le Sabre devenait un peu vachard surtout à cause du radar de tir qui supportait mal les g.* »

Tous les escadrons de la 2nd TAF passent sur Hunter F.4 à partir du milieu des années cinquante. Il est intéressant de voir ce que les pilotes ont pensé du Sabre. Bill Ireland ajoute : « *En comparant avec le Hunter, je pense que tous les pilotes de Sabre ont été un peu déçus en partie du fait que la transition avait été moins impressionnante du Sabre au Hunter qu'elle ne l'avait été entre le Vampire et le Sabre. Il y a des choses qui nous ont manqué comme le confort de son*

siège et la vision superbe que nous avions dans le Sabre. Mais le Hunter était un meilleur chasseur cependant. Le Sabre ne pouvait être secoué comme le Hunter en particulier quand vous utilisiez les volets pour accentuer un virage; en faisant cela avec les volets du Sabre, ils auraient été tout simplement arrachés. »

Ceux du Fighter Command

Comme signalé auparavant, la RAF bénéficie de 60 Sabre supplémentaires qui vont équiper deux escadrons du Fighter Command, les N° 66 et 92 Squadrons, tous les deux basés à Linton-on-Ouse dans le North Yorkshire. Ils ne constituent à l'époque que deux des vingt-quatre unités régulières du Fighter Command. Ces avions numérotés dans la série XD se distinguent des autres (série XB) par leur camouflage inférieur métal au lieu du bleu ciel. Le N° 66 Squadron est le premier récipiendaire devenant ainsi le premier escadron de la RAF à voler sur un avion à aile en flèche supersonique.

Une formation du N° 92 Squadron survole la côte de l'East Yorkshire, se dirigeant vers sa zone de patrouille en mer du Nord.
(Collection de l'auteur)



Le 1^{er} décembre 1953, les deux premiers Sabre F.4 arrivent à Linton-on-Ouse au N° 66 Squadron. C'est un peu une surprise pour les pilotes car ils n'ont reçu encore aucune formation par le SCF. Cette erreur est corrigée dès le lendemain même quand le Squadron Leader D. Usher, le commandant d'unité, et le Flight Lieutenant G. Gray, l'officier en charge des tests de qualification au vol aux instruments, sont envoyés à Wildenrath pour suivre le cours de familiarisation au sein du SCF. Là, parmi les instructeurs, Gerald Gray retrouve un de ses anciens élèves, le Flight Lieutenant Martin Chandler qu'il avait autorisé pour son premier solo sur Tiger Moth et Harvard en Rhodésie quelques années plus tôt. C'est avec un petit sourire qu'il lui rend la pareille en l'autorisant à voler en solo sur Sabre. Mais si les deux premiers Sabre sont arrivés « à l'improviste », le N° 66 Squadron devra attendre la mi-janvier 1954 pour voir arriver les autres. La conversion à l'époque était facilitée par la présence de pilotes ayant connu la Seconde Guerre mondiale. Les jeunes pilotes de l'époque, des sous-officiers pour beaucoup, étaient nombreux dans les unités et ils avaient tendance à voler plus que leur camarades officiers

et à rester aussi plus longtemps en unité. Ian Laurie était l'un de ces pilotes et se souvient de son expérience du Sabre : « *C'était vraiment un superbe avion et une fois que l'on s'était habitué aux instruments et manettes américains, le plaisir de le piloter était réel. Jusqu'à 20 000 pieds, le Meteor F.8 se défendait bien, mais au-delà, le Sabre prenait l'avantage. Pour aller dans le domaine supersonique avec le Sabre, il suffisait de monter à 40 000 pieds et de plonger verticalement à pleine puissance. Si vous n'aviez pas atteint la vitesse supersonique arrivé à 35 000 pieds, vous deviez alors entamer la ressource à 25 000 pieds ou vous risquiez de vriller la cellule vers 15 000 pieds. Nous avons pris l'habitude de faire le "bang" au-dessus du terrain. Les gars de la tour de contrôle laissaient le bouton radio ouvert, ce qui nous permettait d'entendre notre propre franchissement du mur du son. Un jour, un pilote l'a fait un peu en dehors des limites permises, c'est à dire très proche de la ville de York... il a été par la suite rapporté qu'une seule fenêtre avait été brisée, celle du bureau de recrutement situé dans High Street !* ».

La zone des Sabre du Fighter Command se situe en général



Canadair Sabre F.4 (XD778)
N° 66 Squadron
Linton-on-Ouse, 1954.



Canadair Sabre F.4 (XB706)
N° 67 Squadron
Wildenrath, 1954.



Canadair Sabre F.4 (XB929)
N° 67 Squadron
Bruggen, juillet 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB630)
N° 71 Squadron
Wildenrath, 1955.



Canadair Sabre F.4 (XD779)
N° 92 Squadron
Squadron Leader Rennie Turner
Linton-on-Ouse, avril 1956.



au-dessus de la mer du Nord où s'effectuent les patrouilles à environ 500 kilomètres de la base. Pour rester plus longtemps sur zone, les pilotes mettent au point une procédure inhabituelle qui consiste à éteindre le réacteur sur le chemin du retour, à voler en plané jusqu'à 5 000 pieds, puis à rallumer le réacteur. Paradoxalement, le N° 66 Squadron a connu le taux d'accident le plus élevé de tous les escadrons de Sabre, alors que sa mission reste la défense aérienne. La journée la plus tragique se déroule le 22 juillet 1954 quand au cours d'un exercice aérien « Dividend » l'escadron perd trois avions et deux pilotes. Les deux premiers (*Flying Officer* J.D. Horne/XD707 et *Flight Lieutenant* A. Green/XD730) sont pris par le mauvais temps et viennent percuter une colline. Le troisième avion, le XD758/L piloté par le *Flying Officer* G.M. Owen, s'écrase après avoir été abandonné suite à une extinction de réacteur. Gerald Gray aura la distinction douteuse de devenir l'un des rares pilotes à être victime de deux accidents ayant amené à la radiation de la machine, le 6 mai 1954 et le 27 août 1954. Au total, le N° 66 Squadron va perdre quatre pilotes et douze Sabre par accident, dont neuf ont lieu au cours des douze premiers mois. Le N° 92 Squadron commence sa transformation en février 1954. Il va connaître une vie plus tranquille, mais perdra quand même six Sabre et un pilote. Tout comme pour le 66, ces accidents ont tous lieu dans les dix-huit premiers mois. Les Sabre du *Fighter Command* reçoivent une nouvelle voilure à partir d'octobre 1954. Une inscription spéciale est placée sur chaque avion modifié pour avertir le pilote des changements éventuels de comportement. Sur ces machines, les pilotes doivent effectuer un vol de familiarisation avant

de reprendre les vols de routine. Cependant certains pilotes ont critiqué ce changement comme George Cole alors au N° 92 Squadron. : « *Cela rendait l'avion plus instable à basse altitude comparé aux autres Sabre non modifiés. Le seul autre problème était lors du décollage; si une position trop haute du nez lors de cette phase du vol était prise cela vous plaçait dans une configuration qui rendait l'accélération impossible et le taux de montée avoisinait le zéro pointé. Sinon tout allait bien.* »

Beaucoup de pilotes de Sabre basés en Grande-Bretagne ont trouvé que leur machine grimait plutôt mal, nécessitant pas moins de 20 minutes pour monter à 30 000 pieds. Pour cette raison, pour atteindre leur altitude et leur zone de croisière d'interception, les pilotes prennent l'habitude de voler vers l'ouest avant de virer vers l'est, sinon ils auraient patrouillé au-dessus de la Hollande !

En mai 1956, les deux unités se séparent de leurs Sabre pour des Hunter F.4, mettant un terme à la carrière du Sabre au sein du *Fighter Command*. Mais ces avions ne vont pas pour autant rester dans les dépôts. Ces Sabre F.4 vont continuer leur carrière en Italie (180 exemplaires) et en Yougoslavie (121).

Le Sabre a laissé un bon souvenir au sein de la RAF. Pour en témoigner, l'*Air Vice-Marshal* J.E. Johnson se souvient : « *Avant notre rééquipement avec le Canadair Sabre en 1954, nous avions volé sur le Vampire qui était lourd et encombrant. C'était formidable de monter dans un avion de combat vraiment moderne. Le Sabre était réellement un grand chasseur, agréable à piloter. Ma seule critique est dirigée à l'encontre de son armement totalement dépassé à cette époque.* »

Les bases de l'OTAN du milieu des années cinquante ressemblaient plus à celles de la guerre qu'à celles d'aujourd'hui...

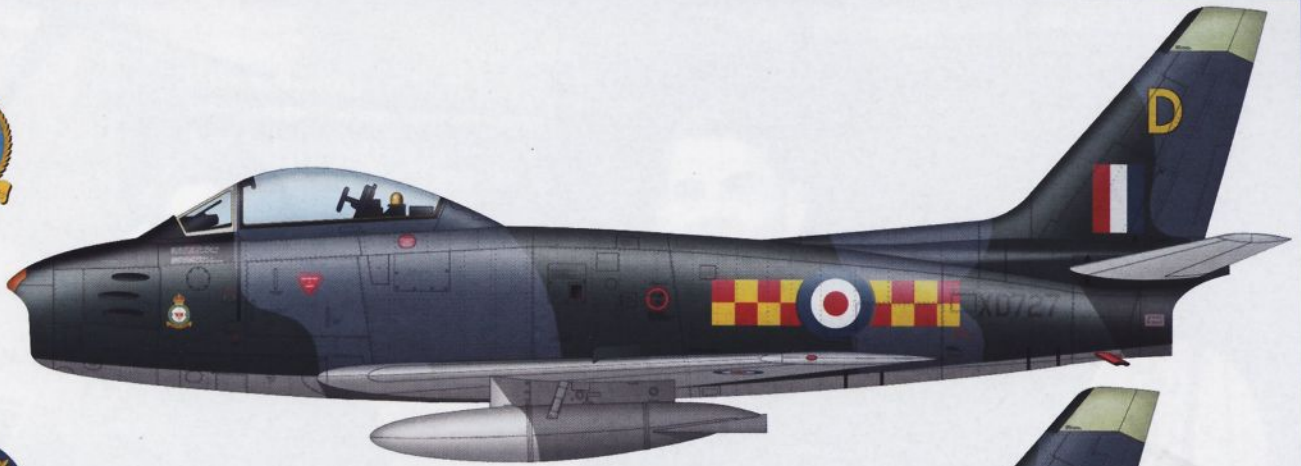
Ce Sabre (XB590) du N° 3 Squadron stationne les pieds dans l'eau sur le terrain de Geilenkirchen en 1956. (Collection de l'auteur)



Pertes enregistrées par les Squadrons de Sabre.

Unité	Date utilisation	Avions détruits	Pilotes tués				
N° 3 Squadron	05.53 – 06.56	5	3	N° 92 Squadron	02.54 – 04.56	6	1
N° 4 Squadron	03.54 – 08.55	3	2	N° 93 Squadron	03.54 – 01.56	2	1
N° 20 Squadron	10.53 – 01.56	3	1	N° 112 Squadron	01.54 – 04.56	2	1
N° 26 Squadron	11.53 – 07.55	6	3	N° 130 Squadron	01.54 – 04.56	3	1
N° 66 Squadron	12.53 – 03.56	12	4	N° 234 Squadron	11.53 – 05.56	3	-
N° 67 Squadron	05.53 – 03.56	7	2				
N° 71 Squadron	10.53 – 05.56	4	1				

À cela il faut ajouter 1 pilote tué au OCU et 3 lors des convois, soit un total de 24 pilotes tués en SAC et 56 Sabre détruits ou réformés en trois années de service.



Canadair Sabre F.4 (XD727)
N° 92 Squadron
Linton-on-Ouse, 1956.



Canadair Sabre F.4 (XB829)
N° 93 Squadron
Jever, mars 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB917)
N° 112 Squadron
Bruggen, 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB929)
N° 130 Squadron
Bruggen, 1955.



Canadair Sabre F.4 (XB872)
N° 234 Squadron
Flight Lieutenant R.A. Brown
Geilenkirchen, 1955.



LA GRANDE ÉVASION

Philippe Bauduin

LE 29 AVRIL 1941, deux jeunes pilotes français « empruntent » un Bücker aux Allemands et s'évadent en Angleterre pour rejoindre les FAFL. Une aventure abracadabrantesque !

Le 29 avril 1941 au matin, deux jeunes pilotes de l'aviation populaire de 20 ans, engagés dans l'armée de l'Air, Denys Boudard et Jean Hébert, pénètrent sur la base allemande de Caen-Carpique et s'emparent d'un Bücker Bf 131B Jungmann pour rejoindre les FAFL en Angleterre. Le parcours de ces deux jeunes hommes depuis la déclaration de guerre jusqu'à la préparation minutieuse de cette évasion, a été rapporté dans de nombreux ouvrages et articles. Nous en retracerons rapidement l'essentiel.

Un projet fou

Engagés pour la durée de la guerre en 1939, ils suivent les écoles de pilotage de l'armée de l'Air en métropole et se replient ensuite en Afrique du Nord. Ils envisagent alors de rejoindre le général De Gaulle, mais les difficultés étant si grandes, ils préfèrent revenir en France, en permission, où ils franchissent clandestinement la ligne

de démarcation pour rentrer en Normandie. Là, ils observent plusieurs aérodromes allemands, d'où ils pourraient partir pour l'Angleterre. Pour réaliser ce projet fou, ils prennent notamment conseil auprès de leur instructeur d'Évreux : le Comte du Pouget, DFC, alors encore en France avant qu'il ne vienne lui aussi rejoindre par la suite le groupe *Lorraine*. En juin 1944, Denys Boudard participe, hélas seul, au débarquement de Normandie, Jean Hébert ayant été abattu en 1943 au-dessus la mer du Nord.

La France connaîtra cette évasion par la lecture des quelque 300 000 tracts, avec leur photo devant le Bücker, lancés en juin et juillet 1941 par la RAF et bien plus tard, de façon détournée, dans les journaux de la Normandie libérée en 1944. En effet, la presse s'intéresse alors au procès d'un couple qui, en 1941, pour toucher les primes de la *Gestapo*, avait dénoncé et fait fusiller le

Denys Boudard (à gauche) et Jean Hébert (à droite), auteurs d'une spectaculaire évasion.



maire résistant de Lasson, M. L. Frémont ainsi que J.L. Cartigny, agent de la France libre. Les comptes rendus d'audience de leur procès du 15 décembre 1944, publiés dans les journaux, en particulier Liberté de Normandie n° 94, rapportent que le mari, pour échapper à la peine capitale, avait prétendu une soi-disant participation à l'évasion du 29 avril 1941.

Curieusement, au cours du procès, aucune recherche ne fut entreprise pour convoquer les deux pilotes qui auraient aisément réfuté les dires de l'accusé.

Rendez vous avec la chance

Jean Hébert sur le siège arrière, Denys Boudard lance l'hélice et ils décollent, vent arrière, sur l'herbe, vers le nord en direction de Caen puis de la mer en route pour l'Angleterre. Le plafond est bas, ils volent à basse altitude. Le ciel s'éclaircit, ils aperçoivent à leur droite l'île de Wight et se dirigent vers la côte pour atterrir. Ils repèrent alors une piste en herbe où ils ont vu, au loin, un avion se poser. Les sirènes d'alerte retentissent, ils est 11h15, heure locale, Denys Boudard, après avoir survolé la campagne anglaise pendant plus de dix minutes, atterrit par hasard à Christchurch, où leur arrivée inopinée provoque quelque désordre dans une partie de cricket bien engagée. Les derniers témoins, deux frères encore vivants avec lesquels j'ai le bonheur d'être en relation, rapportent que le pilote à l'arrière agitait les bras comme pour montrer qu'il n'avait aucune intention belliqueuse. Nos deux pilotes déclarent alors : « *We are French, we are French* ». Personne ne semble comprendre jusqu'à l'arrivée du *Flight Sergeant* Pritchard qui, ayant vécu en Belgique avant la guerre, parlait parfaitement le français. Le Spitfire, en alerte en bout de piste, se porte alors à la hauteur du Jungmann. Denys et Jean Hébert n'ont été

inquiétés ni au départ ni à l'arrivée, le vol s'est effectué sans incident, l'effet de surprise a été total.

Mais quelle chance ils ont eue ! En effet, dès leur signalement au large de l'île de Wight, le Spitfire du *Flight Lieutenant* Frank Griffiths attendait le « *go* » de la tour de contrôle pour intercepter éventuellement l'intrus. Il y avait également sur zone en haute altitude 24 Spitfire en opérations et 6 Bf 109 au nez jaune étaient dans les parages à basse altitude, sans doute à la poursuite du Bucker. Il n'y a pas eu de combat. La défense aérienne n'est pas intervenue. L'officier de tir avait remarqué que cet avion paraissait inoffensif et que bien souvent les avions du SOE, des Tiger Moth ayant la même silhouette, atterrisaient à Christchurch. L'accueil est très courtois. Le *Wing Commander* G.K. Horner interroge Deny Boudard et Jean Hébert avec l'aide du *Sergeant* Pritchard comme interprète. Durant l'interrogatoire, l'officier de tir, le *Second Lieutenant* H.G. Graham, se verra demander pourquoi il n'était pas intervenu. Les deux témoins signalés ci-dessus se trouvaient sur la batterie de ce lieutenant. Le soir nos jeunes pilotes sont invités au pub du Country Club à Capesthorne, près d'Avon Beach. Ils passent la soirée à l'hôtel Kings Arms de Christchurch, juste en face du château construit par les Normands voici près de mille ans. Cette attention à l'égard des Normands « *escapees* » était tout particulièrement sympathique. Le lendemain matin, ils sont conduits à Londres en train accompagnés du *Sergeant* Pritchard.

Christchurch la Secrète

En France, les Allemands se gardent bien de déclarer le vol du Jungmann, qui est connu dès le lendemain à la grande satisfaction des Caennais. Göring, qui était alors souvent en visite dans la région où son neveu

Christchurch, 29 avril 1941.
Quelques minutes après l'atterrissage.



La Grande Évasion

Christchurch, 29 avril 1941, quelques minutes après l'atterrissage. De gauche à droite, D. Boudard, Flight Sergeant Pritchard et J. Hébert.



était pilote, n'aurait pas manqué de réagir violemment comme à son habitude. On rappellera ici qu'il y avait alors autour de Caen une bonne douzaine d'aérodromes provisoires allemands.

D. Boudard et J. Hébert ont eu le bonheur de ne pas être interceptés, ce qui est presque incroyable lorsque l'on sait tout le secret qui entourait les nouveaux dispositifs qui étaient conçus ou développés autour de la base Christchurch si protégée et souvent photographiée par la reconnaissance ennemie.

Ainsi par exemple le 1^{er} mai, soit deux jours après leur arrivée, le premier pont Bailey est lancé dans la plus grande discrétion sur la rivière Stour près de la base de Christchurch. Par ailleurs l'établissement de la RAF situé au nord-est en bout de piste, développe des nouveaux types de radars, dont le fameux radar aéroporté H2S. Plus loin on réalise les maquettes des premiers planeurs Horsa; à Beaulieu, à quelques enca-

blures, le SOE prépare des missions secrètes pour ses pilotes de Christchurch. Après cette intrusion, des dispositions sont prises, notamment en créant des faux chemins en gravier traversant la piste pour la dissimuler aux yeux des observateurs allemands.

Arrivés à Londres, D. Boudard et J. Hébert sont interrogés aux *Royal Patriotic Schools* de Wandsworth par le MI 5 durant trois jours afin de déterminer s'ils ne sont pas des agents de renseignement au service de l'Allemagne. Après leur engagement aux FFL, ils sont admis au centre d'accueil de Camberley où ils restent jusqu'au 29 juillet 1941, puis affectés à la 6^{ème} brigade des FAFL. Là, les itinéraires des deux pilotes divergent alors qu'ils ont la même formation et le même nombre d'heures de vol : 150.

Arrivés à Londres ils sont félicités par Churchill en personne. « *Good boys* », leur dit-il. Les journaux rapportent largement l'événement. En France, on ne sait encore rien de cette aventure. Le ministère de l'Information britannique décide de combler cette « lacune » à une époque où tout semble sourire à l'Allemagne nazie. Un premier *Courrier de l'Air* (n° 50/xi) est largué à 216 000 exemplaires sur la France. Enfin, pour que nul n'ignore, un second tract un peu plus grand que le premier (n° 50/xia) sera largué d'abord la nuit du 25 au 26 juin (63 000 sur les régions de Paris, Orléans, Montereau, Clamecy, Chalette), puis la nuit du 4 au 5 juillet (40 500 sur Saint-Florentin et Avallon). Cette initiative, fort contestable, fait peu de cas de la sécurité des familles de D. Boudard et J. Hébert, résidant en zone occupée.

Le Comte du Pouget envoie une copie du tract aux parents des deux pilotes pour les rassurer. Curieusement et heureusement, il n'y aura aucune réaction. Le secret sur la disparition du Bucker devait être bien préservé !

Le Bucker est entouré et photographié sous toutes les coutures par les aviateurs de la base de Christchurch.

Dame ! ce n'est pas tous les jours qu'un avion allemand se pose intact sur un terrain anglais...

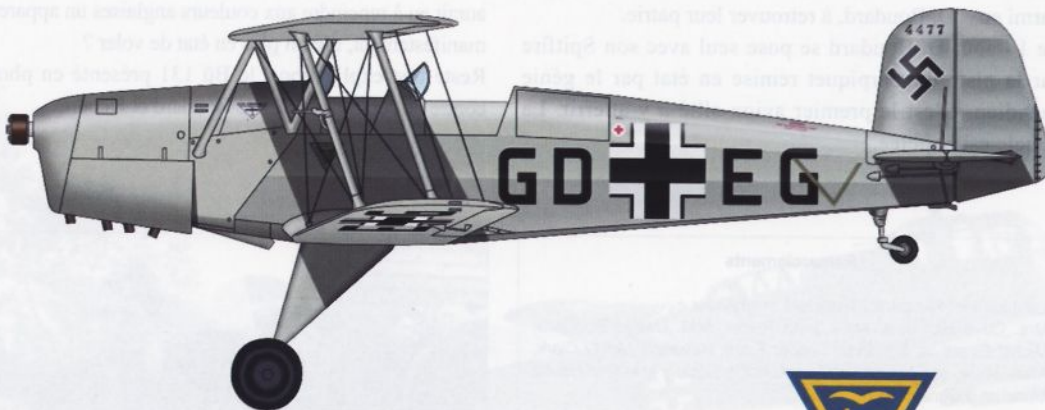


La Grande Évasion

Le colonel Valin, commandant les FAFL, pose avec fierté devant le Bucker, exposé à Londres.



Chris Goss





La Grande Évasion

Les chemins se séparent

D. Boudard et J. Hébert suivent, séparément, toutes les étapes de la formation dans la RAF : ITW, EFTS, SFTS, puis OTU, dans différentes écoles. En juillet 1943, D. Boudard est affecté au N° 340 *Squadron Île-de-France*. La même année, J. Hébert suit une remise à niveau au RAF College de Cranwell.

Le 15 mai 1943, le commandant Mouchotte abat le 1000^{ème} avion ennemi de la base de Biggin Hill. Deux jours plus tard, le 17 mai, Jean Hébert décolle pour un vol d'entraînement à bord d'un Miles Master de Cranwell. Il passe au large de Scarborough où il est pris à partie par une patrouille de la RAF qui le descend en mer du Nord. Son corps est retrouvé sur la plage de Middlesborough. Ce n'est que le 4 août que la RAF finit par signaler sa disparition avec le commentaire « *presumed shot down by enemy aircraft* »... présumé abattu par un avion ennemi.

Par quelle aberration a-t-il été possible de confondre un avion-école aux cocardes de la RAF avec un raider allemand ? Sa dépouille a été inhumée, après la Libération au cimetière nord-est de Caen, où une rue porte son nom.

Denys Boudard est présent dans le ciel de Normandie le 6 juin au matin. Il aperçoit Caen au loin. Lors d'une seconde mission, le même jour il voit, avec émotion, sa ville en flammes. Lors d'une mission, le 13 juin 1944, les *Squadrons Alsace et Île-de-France* atterrissent sur l'aérodrome provisoire de Sainte-Croix-sur-Mer (B3), près de Courseulles. Ce sont les premiers aviateurs français et parmi eux D. Boudard, à retrouver leur patrie.

Le 14 août D. Boudard se pose seul avec son Spitfire sur la piste de Carpiquet remise en état par le génie canadien. C'est le premier avion allié à y atterrir. La boucle est bouclée.

Qu'est devenu le Bücker ?

Dès le lendemain de son atterrissage le Bücker est repeint aux couleurs de la RAF. Tous les pilotes de Christchurch veulent l'essayer; ils le trouvent très agréable à piloter. Le *Wing Commander* met rapidement un terme à cette appropriation et l'avion retrouve ses couleurs d'origine pour être exposé à Londres, ses ailes démontées restant à Christchurch. Au mois d'août 1941, il revient à Christchurch dans un triste état, après avoir fait le bonheur des collectionneurs de trophées. Le *Wing Co* adresse un rapport à Londres en signalant qu'il avait remis un avion en parfait état, de moins de cent heures de vol, et qu'il lui était retourné en épave. Il demande alors à un ingénieur en aéronautique de constater les dégâts. La conclusion est immédiate : le Bücker sera rayé des contrôles le 5 novembre 1941 et ferraillé.

Mais ce Bücker pose quelques problèmes. Selon les informations et les témoignages recueillis par l'auteur, l'appareil aurait été repeint dès le lendemain de son arrivée, puis remis dans sa livrée d'origine pour l'exposition. Il paraît, en effet, raisonnable de penser que les aviateurs de la base de Christchurch ont dû prendre des précautions pour ne pas piloter un appareil aux couleurs allemandes dans une zone sensible. Toutefois, l'appareil semble avoir été trop bien restauré dans ses couleurs d'origine pour imaginer qu'un peintre anglais de l'époque en soit capable. Il n'y a qu'à comparer avec le traitement infligé aux avions allemands capturés à la fin de la guerre avant leur exposition dans les musées.

Toutefois, *a contrario*, on peut se demander quel intérêt il y aurait eu à repeindre aux couleurs anglaises un appareil qui, manifestement, n'était plus en état de voler ?

Reste une explication : le Bü 131 présenté en photo ci-contre ne serait pas celui de Boudard et Hébert.

Remerciements

L'auteur tient tout particulièrement à remercier : Mrs. Olive Samuels, Miss Jane Rutter, MM. Denys Boudard, Michel Girard, le *Squadron Leader* Frank Hayward, Monty Clark, Allen White, la *Christchurch Local History Society* et le *Red House Museum* à Christchurch.

Crédit photo

Group Captain F.C. Griffiths, Douglas Fisher et collection de l'auteur.

Ci-dessous : un Bü 131B aux couleurs de la RAF. S'agit-il bien de celui de Boudard et Hébert ou d'un autre ?

À droite : Denys Boudard en compagnie du *Flight Sergeant* Pritchard.



Le grand-duc chasse à l'Ouest

Chris Goss

Le Focke-Wulf Fw 189 « Uhu » (grand-duc), à la silhouette si particulière, est généralement associé aux grandes chevauchées des armées allemandes au début de la campagne de Russie. Or, ce que beaucoup ignorent, c'est le fait que cet appareil a reçu le baptême du feu un an auparavant, au cours de la campagne à l'Ouest.



Le premier prototype a volé en juillet 1938 et, après des essais satisfaisants, le RLM a passé un contrat pour quatre machines supplémentaires devant faire suite aux trois premiers prototypes. C'est le cinquième prototype, le Fw 189 V5 (rebaptisé ultérieurement Fw 189B), appareil d'entraînement avec double commande, qui est produit en premier et, fin 1939, cinq Fw 189 sont affectés

à la 9.(H)/LG 2, une escadrille d'observation appartenant à la *Lehrgeschwader 2*.

Cette unité commence la guerre sur Henschel Hs 126. Placée sous les ordres du *Hauptmann* Günther Börner, elle participe à la campagne de Pologne depuis Scholastiko comme unité d'observation au profit de la 3. *Panzerdivision*. Après la chute de la Pologne, elle

Le Fw 190A-0 BQ+AU de la 9.(H)/LG 2 en cours d'évaluation opérationnelle à Holzweiler au cours de l'hiver 39/40. (Photo J. Jahner, collection de l'auteur)

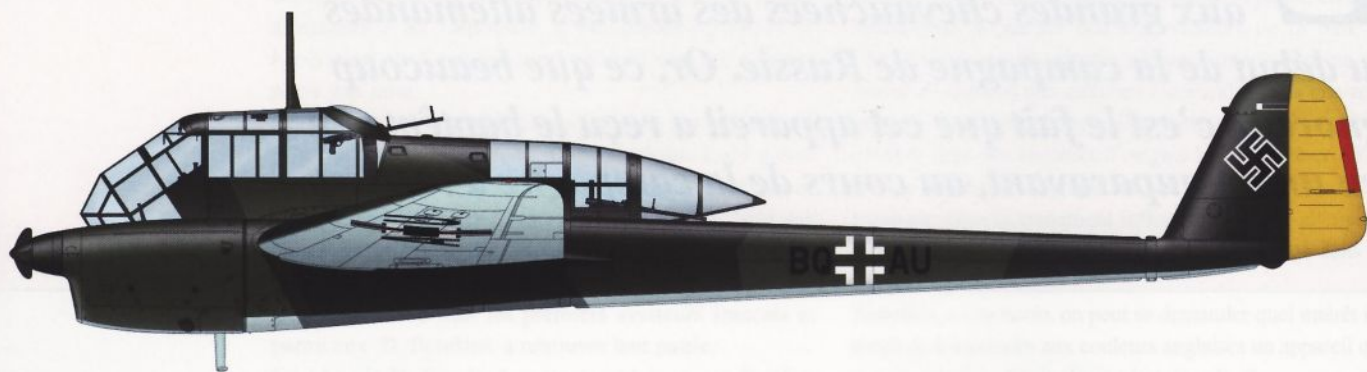
Focke-Wulf Fw 189

est repliée vers le 28 novembre sur Paderborn et il semble que ce soit quelques jours plus tard qu'elle ait reçu ses premiers Fw 189.

On ignore tout des premiers essais, mais contrairement à tout ce qui a été déjà publié sur la question, ce n'est pas la version à double commande Fw 189B qui est entrée en service en premier dans la Luftwaffe, mais bien la version A-0, comme le prouvent les photos montrant l'un des appareils de la 9.(H)/LG 2 au cours des essais effectués à Holzweiler, près d'Erkelenz, au sortir de l'hiver 39-40. Le nombre d'appareils pris en compte avant la campagne à l'Ouest est encore inconnu, mais cette unité dispose alors d'au moins trois (TP+AW, BQ+AS et BQ+AU) et peut-être même de quatre (BQ+AZ) machines.

En mai 1940, le commandement passe entre les mains

de l'*Oberleutnant* Gerhard Wöbbeking et le personnel navigant se compose d'au moins huit pilotes, onze observateurs et deux mitrailleurs. Curieusement, la 9.(H)/LG 2 n'apparaît pas dans l'ordre de bataille de la Luftwaffe au 10 mai. Le 11 mai 1940, un appareil effectue la première mission de guerre de l'escadrille au profit du *Panzergruppe Guderian*, décollant de Holzweiler et atterrissant à Valkenburg, en Hollande. Deux jours plus tard, elle déplore sa première perte quand l'*Oberleutnant* observateur Hans Staudenraus tombe d'un avion et se tue. Son corps est retrouvé par des soldats belges à la ferme Bolinne, près d'Egheze, à côté d'un parachute non ouvert et d'un document annoté « 9.(H)/LG 2 ». Toutefois, il n'est fait aucune mention du type d'appareil dont l'observateur est tombé. Peut-être l'appareil à bord duquel il se trouvait



Focke-Wulf Fw 189A-0 (BQ+AU)
9.(H)/LG 2
Holzweiler, hiver 1939/40.

© P.-A. Tilley, 2002



L'œil du « grand-duc ». À gauche, l'*Unteroffizier* Gerecke.
(Photo J. Jahner, collection de l'auteur)

a-t-il été attaqué et le pilote forcé d'entreprendre de violentes manœuvres évasives ? Quoi qu'il en soit, le haut état-major de la Luftwaffe mentionne pour ce jour-là – info ou intox ? – la perte d'un Hs 126 de la 9.(H)/LG 2.

Le 16 mai, la RAF fait connaissance avec cet étrange appareil. Malheureusement, les archives et les carnets de vol sont assez succincts sur les circonstances de la rencontre, mais au cours d'une patrouille en soirée, quatre pilotes du N° 79 Squadron, les *Pilot Officers* Duggie Clift, « John » Parker et Lionel Dorien-Smith et le *Sergeant* Henry Cartwright, interceptent trois Fw 189. « John » Parker est décédé en 2000 et son carnet de vol ne porte aucune mention du combat, Lionel Dorien-Smith sera tué quatre jours plus tard et Henry Cartwright le 4 juillet 1940. Cependant, Duggie Clift s'est souvenu de ce qui s'est passé ce jour-là :

« Nous étions basés à Merville qui à cette époque n'était qu'un vague terrain et nous avions dû déguerpir en vitesse en raison de l'avance allemande. Mon carnet de vol a été perdu, brûlé j'espère, au moment où les basiers ont tiré sur les baraques avant de filer sur tout véhicule qu'ils avaient pu chaparder. Je ne

peux donc me fier qu'à ma mémoire. En ce qui concerne le Fw 189, je m'en souviens bien, à cause de la silhouette de l'appareil. On les a aperçus au cours d'une patrouille et le combat s'est terminé au ras du sol; il y avait une forte DCA et les deux avions allemands ont très bien pu être abattus par des tirs du sol. Je me souviens vaguement avoir envisagé avec John que les Fw 189 avaient pu nous entraîner au-dessus d'un nid de DCA allemande. »

Bien que les pilotes ont cru un moment avoir eu affaire à des Fokker G-1 hollandais, ils revendiquent deux Fw 189. En réalité, l'Unteroffizier Heinz Schmitz et ses deux membres d'équipage, les Unteroffiziere Klaus Seehse et Hans Kaven, sont tués lors du crash de leur Fw 189 près d'une ferme à Ramillies-Offus, en Belgique. Un autre Fw 189, celui du Staffelführer, semble s'être posé sur le ventre entre Ernage et Orbais. Wöbbeking et son mitrailleur, le Gefreiter Berthold Allmann, sont blessés. Du côté du N° 79 Squadron, le Hurricane de Cartwright, endommagé, est contraint à

un atterrissage forcé près de Braine-le-Comte après une rencontre avec un Bf 109, et celui de Dorian-Smith est également endommagé, sans que l'on sache si c'est par la flak ou les Fw 189.

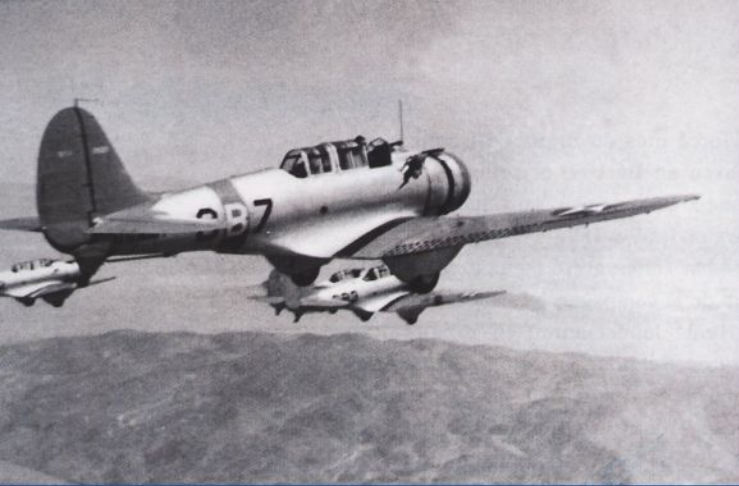
C'est le seul combat aérien avéré mettant en scène le Fw 189 au cours de la campagne à l'Ouest. Selon ses propres dires, Heinz Jahner aurait été crédité d'un Hurricane abattu en Belgique au cours des premiers jours de la campagne et il aurait été lui-même abattu deux fois, sans qu'il soit possible de recouper ces informations. La 9.(H)/LG 2 sera engagée pendant toute la campagne de France, depuis Heelen, Heysselt, Maubeuge, Le Cateau-Cambrésis, Saint-Quentin, Château-Thierry, jusqu'à Lyon où elle stationne le 3 juillet 1940. Le Fw 189 ne sera pas employé pendant la bataille d'Angleterre, sans doute parce qu'il était considéré comme un avion d'observation plus utile aux chars sur le champ de bataille. C'est d'ailleurs à partir de « Barbarossa » qu'il se taillera une solide réputation.



Un Fw 189A-0 de la 9.(H)/LG 2 à Holzweiler, probablement peu de temps avant la campagne à l'Ouest, si l'on en juge d'après la végétation. On note l'orifice de la MG 17 à l'emplanture de l'aile droite. (Photo J. Jahner, collection de l'auteur)

Ci-dessous, à gauche et à droite : les débris du Fw 189A-0 de l'Unteroffizier Heinz Schmitz, abattu le 16 mai 1940 (Photo J. Jahner, collection de l'auteur)





LE NORTHROP BT-1 L'ANCÊTRE DU DAUNTLESS



Retiré de la première ligne quelques mois avant Pearl Harbor, le BT-1 n'aura jamais connu « le grand frisson ». Ce ne sont certes pas ses équipages qui s'en sont plaints...

Philippe Listemann

Le concept du bombardier en piqué dans l'USN remonte déjà à quelques années quand en 1934, le bureau naval invite les différents constructeurs à travailler sur un nouveau projet destiné à remplacer à terme les Martin BM-1 et Great Lakes BG-1, alors en service ou sur le point de l'être. Six constructeurs proposent leurs projets. On trouve trois biplans, le Curtiss XSBC-3, le Great Lakes XB2G-1 et le Grumman XSBF-1, et trois monoplans, le Brewster XSBA-1, le Vought XSB2U-1 et le Northrop XBT-1. En fait, seuls les projets de Northrop, jeune entreprise, et de Great Lakes correspondent au cahier des charges. En effet, les autres appartiennent à une catégorie plus polyvalente, celle des « scout bombers » (classe SB), avec comme mission prioritaire la reconnaissance.

Un avion résolument moderne

Le modèle de Great Lakes, biplan doté de performances médiocres, est vite abandonné pour laisser le champ libre au modèle de Northrop [1]. De fait, le BT-1 va devenir le premier bombardier en piqué monoplane de l'USN. Il révèle une allure bien plus moderne; il faut dire qu'il a été dessiné par Ed Heinemann, le futur « père » des Boston, Invader et autres Skyhawk, qui seront construits par Douglas. Le BT-1 se présente comme un avion biplace à aile basse entièrement en métal, ce qui est une nouveauté à l'époque où l'habitude de marier le métal et l'entoilage est encore très répandue. Le XBT-1 s'inspire fortement du Northrop A-17 de l'AAC avec comme différence majeure l'introduction d'un train rétractable, en fait une sorte de compromis, car il ne se replie que partiellement dans une nacelle sous les ailes. Son moteur est un Pratt & Whitney R-1535-64 Twin Wasp Junior, moteur à 14 cylindres en étoile à deux rangs refroidis par air et développant 700 cv au décollage. L'armement proposé est très convenable pour l'époque avec une mitrailleuse de 12,7 mm tirant vers l'avant et une de 7,62 mm pour la défense, alimentée par un chargeur de 600 cartouches. La charge offensive se résume en une seule bombe de 1 000 livres (454 kg) logée sous le fuselage. Cependant, pour renforcer les ailes soumises à de fortes charges, il n'a pas été prévu de système de repliage des ailes. De ce fait, Ed Heinemann n'a

pas d'autre choix que de concevoir un avion très compact pour qu'il prenne le moins de place possible dans les hangars des porte-avions américains. Malgré cet handicap un prototype est commandé le 12 novembre 1934 par le contrat n° 39004.

Premiers incidents

Le XBT-1 est achevé en juillet 1935 et réalise son premier vol le 19 août 1935. Les premiers essais se déroulent sans problèmes majeurs mais des vibrations sont néanmoins constatées sur la dérive lors de l'utilisation des freins de piqué. Une solution est trouvée en ajoutant les aérofreins, ce qui, non seulement élimine le problème, mais aussi permet de diminuer la vitesse en piqué, car ces freins possèdent un angle d'ouverture supérieur. Cette particularité se retrouvera par la suite sur les Dauntless et sera inséparable de l'image générale de la machine.

Ces retards font que le XBT-1 n'est officiellement remis à l'USN que le 12 décembre 1935. L'avion part aussitôt pour la base navale d'Anacostia (Washington DC) pour des essais qui sont achevés en quatre mois. Quelques modifications sont demandées mais la machine est jugée globalement satisfaisante et les essais se poursuivent. Pour concrétiser cet optimisme, une commande est passée le 18 septembre 1936 pour 54 BT-1 (contrat n°50517). Les avions reçoivent les *serials* BuAer 0590 à 0643.

Les machines de série se différencient du prototype par un réservoir de moins grande capacité (16 litres de moins, soit 681 litres), l'adoption d'une structure tubulaire entre les deux cockpits, qui protège mieux les hommes d'équipage en cas de crash, et la mise en place d'un moteur plus puissant (Pratt & Whitney R-1535-94 de 825 cv au décollage). Les performances affichées sont honorables pour l'époque pour un avion de cette catégorie. Légèrement plus petit et moins lourd que le Junkers 87A qui lui est contemporain, le BT-1

[1] Northrop est une filiale de Douglas qui détient 51% du capital. Les problèmes techniques que rencontre Northrop sur le développement du BT-1 va mettre à mal sa trésorerie et le 1^{er} septembre 1937, Douglas prend le contrôle total de la compagnie, Northrop devenant une simple division. Northrop quittera Douglas par la suite pour créer une nouvelle fois sa compagnie.

Page opposée, de haut en bas et de gauche à droite :

- vol de formation de la VB-6 au-dessus de Norfolk (1939).
 - le 0615 (6-B-1), voir le profil en page 35.
 - le 0591 (5-B-1).
 - sur cette vue de face, on distingue la naissance des chevrons rouges peints sur les extrados.
 - le 0609 fait chauffer son moteur avant une nouvelle sortie; le 22 juin 1943, il sera victime d'un givrage du carburateur qui contraindra le pilote à un atterrissage forcé.
- (Toutes les photos proviennent de l'US Navy)

affiche de meilleures performances, que ce soit dans le domaine de la vitesse pure ou de l'autonomie. Les livraisons sont interrompues après la prise en compte du premier BT-1, le 16 novembre 1937, suite à des grèves dans l'usine d'El Segundo, et ne reprennent progressivement qu'au mois de mars 1938. Quinze BT-1 sont livrés au mois de juin et les deux derniers le 5 août 1938.

En fait seuls 52 des 54 BT-1 sont livrés comme machines de combat, les autres étant considérés comme des machines d'essai. Le n° 0627 est retiré des chaînes de montage pour être transformé en XBT-2, qui deviendra le SBD-1 par la suite, et le n° 0643 est utilisé en tant que BT-1S^[2], avec un train tricycle. Il s'agit de la dernière machine du contrat qui est livrée le 10 octobre 1938. Elle est envoyée sur la base navale de Anacostia, puis le 23 janvier 1939 elle est prise en compte par la Naval Aircraft Factory qui se trouve sur la base de Philadelphie. Moins de deux semaines plus tard, le 6 février au cours d'une séance d'essai d'appontage, l'avion connaît quelques ennuis de moteur (un piston a lâché comme l'enquête le révélera par la suite) obligeant le pilote,

le Lieutenant (jg) A.G. Dribell, à faire un atterrissage forcé. Cet accident est sans conséquences pour les deux membres d'équipage, mais le n° 0643 est radié avec juste un peu plus de 40 heures de vol à son actif, mettant un terme prématuré à l'expérience tricycle du BT-1.

En unité

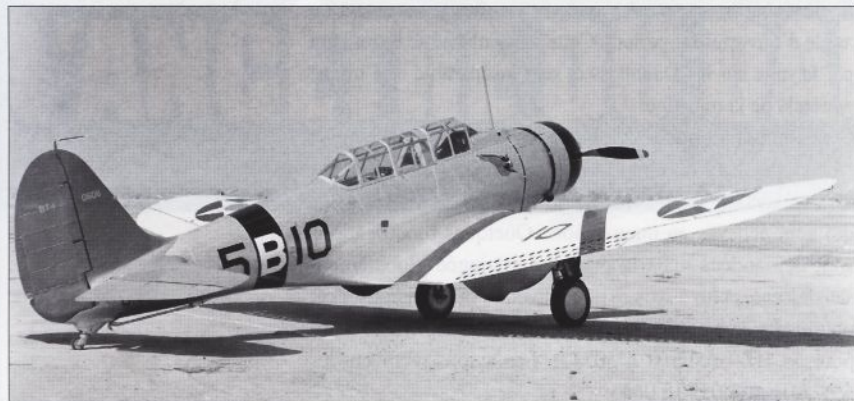
La carrière militaire du BT-1 est assez transparente. Seules deux unités de première ligne utilisent le BT-1, la VB-5 embarquée sur le USS *Yorktown* et la VB-6 sur le USS *Enterprise*, toutes les deux appartenant à la même division de porte-avions (Atlantique). Après avoir transités sur la base de la côte Ouest de San Diego (Californie), les BT-1 sont convoyés sur la côte Est, jusqu'à la base navale de Norfolk (Virginie). La prise en compte des machines se fait presque simultanément par les deux unités. La VB-5 touche ses quatre premières machines (0591-0594) le 11 avril 1938 et complète sa dotation théorique de 21 appareils trois mois plus tard, le 13 juillet, quand le BT-1 BuAer 0630 arrive à l'unité. La VB-6, quant à elle, fait connaissance avec le BT-1 le 6 mai 1938, en percevant les 0597 et 0599. La VB-6 complète plus lentement son parc aérien et ne perçoit son dernier avion, le BuAer 0637 que le 15 novembre 1938.

Les autres avions, soit douze machines, sont stockés à San Diego en attendant de remplacer les avions qui seraient perdus par accident. Mais déjà le XBT-1 a ouvert le bal des accidents, avant même la transformation des deux escadrilles opérationnelles. Le 11 novembre 1937, au cours d'un vol de familiarisation au sein de la VB-3, le XBT-1 est gravement endommagé quand le pilote, en phase finale d'atterrissage, voit son aile gauche s'enfoncer à cause de l'adoption d'une mauvaise assiette. Le pilote parvient à récupérer l'avion mais l'aile s'enfonce brutalement de nouveau. L'avion touche le sol avec le train, l'aile gauche et la roulette de queue, puis rebondit plusieurs fois avant de finir sa course en pylône, sans dommage pour les deux pilotes. L'avion est bon pour la ferraille.

Au sein des VB-5 et VB-6, l'entraînement est vite achevé et l'année 1938 se termine sans accident. Mais le 7 janvier 1939, la VB-5 perd un premier avion; le BuAer 0595, alors en phase finale sur l'*Enterprise* s'écrase sur le pont et passe par-dessus bord; les deux aviateurs sont repêchés. Le 23 janvier, deux BT-1 sont perdus à une heure et demie d'intervalle, le premier par la VB-5 (BuAer 0593) et le second par la VB-6 (0619). Le 0593 est lui aussi perdu lors de l'approche sur l'*Enterprise* vers le milieu de l'après-midi dans des circonstances semblables à celles de l'accident du 0595. Cette fois, il y a perte de vie humaine et, si le AMM3c L.A. Mangum peut être repêché (quoique choqué), le AvCdt J.W. Dygert, pilote de l'avion, n'est pas retrouvé. Il est le premier tué sur BT-1. Le 0619 de la VB-6 rate aussi son appontage et passe par-dessus bord, mais les deux membres d'équipage sont indemnes.

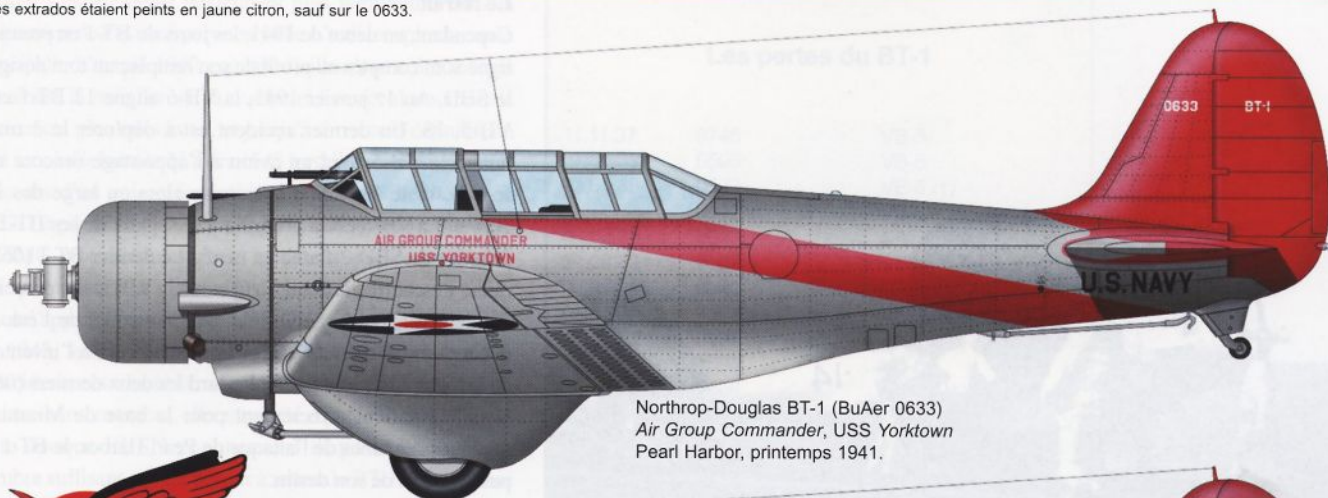
L'analyse des rapports d'accidents (et aussi parce que le Lieutenant S.M. Randall, pilote du 0619, totalise plus de 2 200 heures de vol) met en lumière le fait que le BT-1 est une monture difficile à maîtriser, surtout dans les plages de vitesses basses, ce qui amène souvent le décrochage d'une aile. Les trois accidents qui suivent (voir tableau) vont

Trois vues officielles du BT-1 BuAer 0606 de la VB-5 prises le 5 octobre 1938. Elles montrent à son avantage la silhouette résolument moderne de l'appareil. Sur la photo du bas, on distingue nettement les volets de piqué ajourés, caractéristique que l'on retrouvera sur le SBD Dauntless quelques années plus tard.

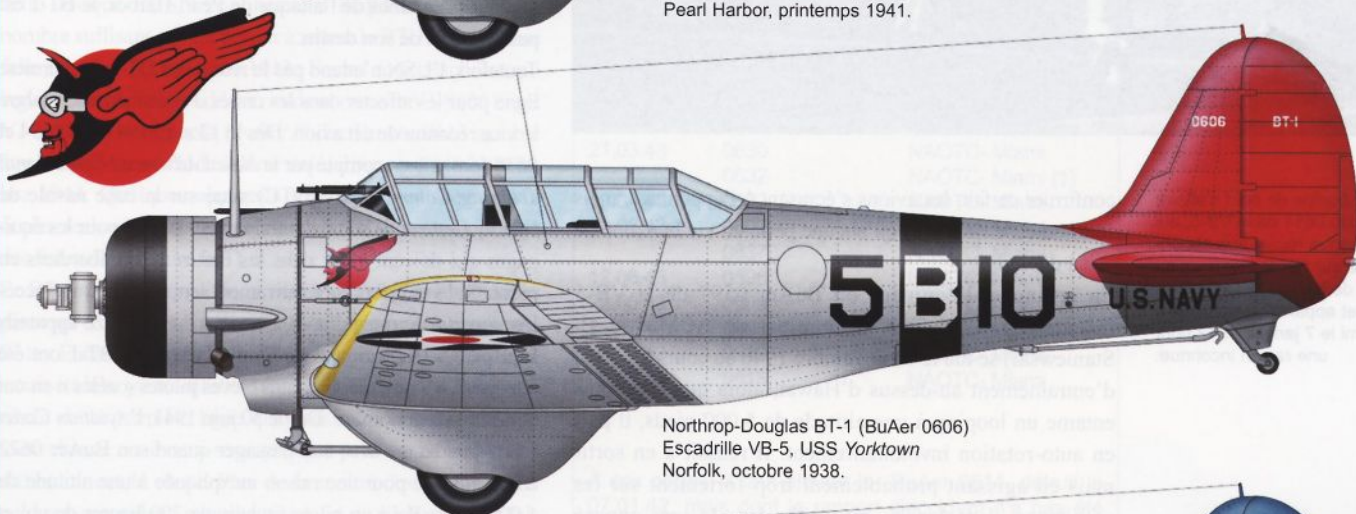


[2] Cette dénomination n'est pas officielle.

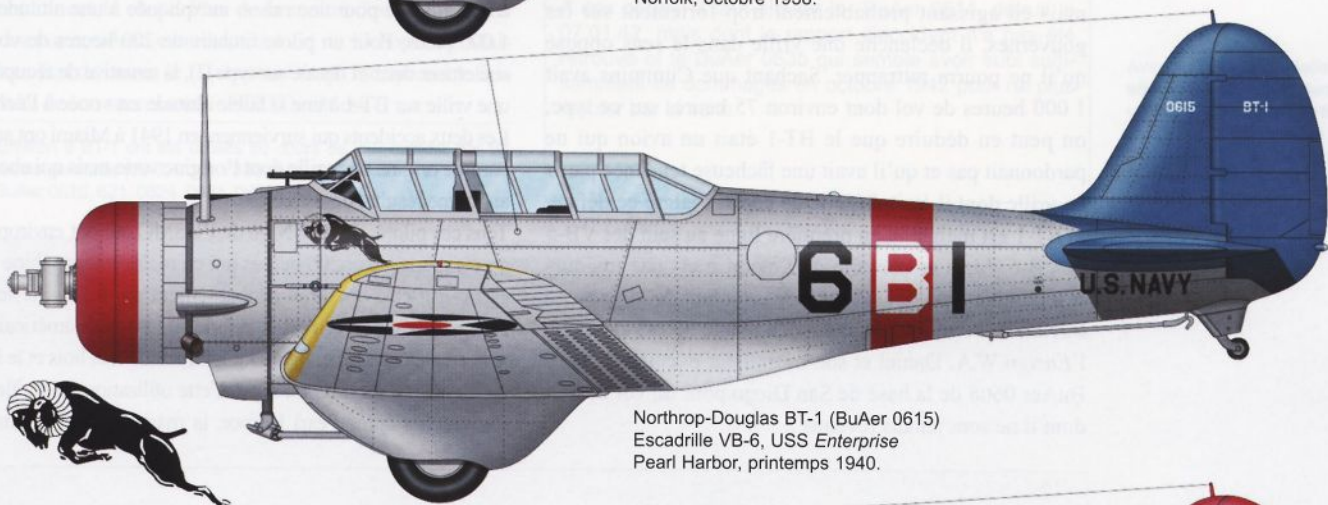
Les extrados étaient peints en jaune citron, sauf sur le 0633.



Northrop-Douglas BT-1 (BuAer 0633)
Air Group Commander, USS Yorktown
Pearl Harbor, printemps 1941.



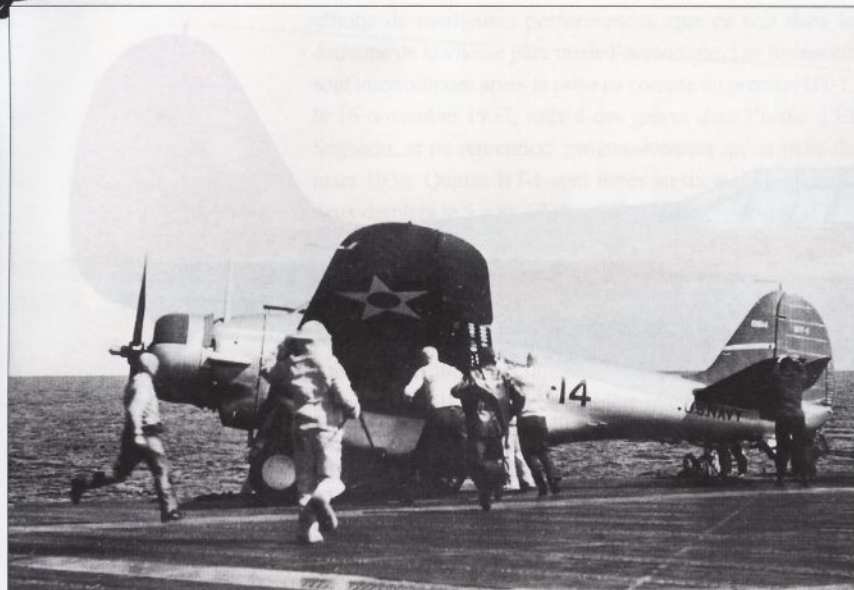
Northrop-Douglas BT-1 (BuAer 0606)
Escadrille VB-5, USS Yorktown
Norfolk, octobre 1938.



Northrop-Douglas BT-1 (BuAer 0615)
Escadrille VB-6, USS Enterprise
Pearl Harbor, printemps 1940.



Northrop-Douglas BT-1 (BuAer 0604)
NAS Miami, août 1941.



Une équipe de pont s'affaire autour du 0614 de la VB-5, qui a presque réussi son atterrissage sur l'USS Yorktown au large de Norfolk, à l'été 1940. Cet appareil sera détruit à Miami le 7 janvier 1942 pour une raison inconnue.

confirmer ce fait, les avions s'écrasant à l'atterrissage, mais fort heureusement sans qu'aucune perte en vie humaine ne soit à déplorer.

En revanche, l'équipage du BuAer 0597 de la VB-5 (*Lieutenant* (jg) T.D. Cummins et ACMM L.B. Staniewski) se tue le 14 novembre 1940 au cours d'un vol d'entraînement au-dessus d'Hawaï; alors que Cummins entame un looping à une altitude de 5 000 pieds, il part en auto-rotation involontairement. Il réussit à en sortir mais en agissant probablement trop fortement sur les gouvernes, il déclenche une vrille dans le sens opposé qu'il ne pourra rattrapper. Sachant que Cummins avait 1 000 heures de vol dont environ 75 heures sur ce type, on peut en déduire que le BT-1 était un avion qui ne pardonnait pas et qu'il avait une fâcheuse tendance partir en vrille dont il était difficile de sortir. Malgré ce défaut, le BT-1 est maintenu en première ligne au sein des VB-5 et VB-6. Mais le contrôle de l'avion n'est pas toujours responsable directement ou indirectement de la perte de l'avion et éventuellement de l'équipage. C'est ainsi que l'*Ensign* W.A. Daniel et son mitrailleur décollent à bord BuAer 0608 de la base de San Diego pour un vol de nuit dont il ne sont jamais revenus...

Le retrait

Cependant, au début de 1941, les jours du BT-1 en première ligne sont comptés au profit de son remplaçant tout désigné, le SBD. Au 1^{er} janvier 1941, la VB-6 aligne 12 BT-1 et la VB-5, 18. Un dernier accident est à déplorer le 3 mars, quand la VB-5 perd un avion à l'atterrissage (encore une fois !) sur le *Yorktown* qui croise alors au large des îles Hawaï. La VB-6 est la première à se séparer de ses BT-1 en échange de SBD-2 flambant neufs. Le dernier BT-1 (0621) quitte l'escadrille le 20 avril. Quant à la VB-5, elle perçoit la dernière version du SBD, le *dash 3*, au cours de l'été. Au début du mois d'août, 7 BT-1 figurent encore à l'inventaire de la VB-5 mais huit jours plus tard les deux derniers (0607 et 0635) partent directement pour la base de Miami. À quelques semaines de l'attaque de Pearl Harbor, le BT-1 est passé à côté de son destin.

Toutefois, l'USN n'attend pas le retrait des BT-1 de première ligne pour les affecter dans les unités d'entraînement, malgré le vice reconnu de cet avion. Dès le 12 avril 1941, les 0634 et 0638 sont pris en compte par le *Naval Advanced Operational Training Command* (NAOTC) situé sur la base navale de Miami. Cette unité sert à l'entraînement avancé pour les équipages qui doivent voler dans les unités de bombardiers en piqué. Si le transfert est relativement lent au début, il s'accélère à partir du mois d'août, au cours duquel onze appareils sont perdus. Au moment de Pearl Harbor, 34 BT-1 ont été envoyés à Miami, mais certains élèves pilotes « zélés » en ont déjà réduit leur nombre. Dès le 30 juin 1941, l'*Aviation Cadet* F.D. Mars se tue avec son passager quand son BuAer 0622 entre en vrille pour une raison inexpliquée à une altitude de 1 000 pieds; Pour un pilote titulaire de 200 heures de vol et seulement deux et demie sur type (!), la tentative de récupérer une vrille sur BT-1 à une si faible altitude est vouée à l'échec. Les deux accidents qui surviennent en 1941 à Miami ont aussi comme origine une vrille dont l'origine varie mais qui aboutit au même résultat désastreux.

Tous ces pilotes de l'USN ou de l'USMC qui ont environ un an d'expérience et 200 heures ont en mains une machine qui est loin d'être docile et probablement au-dessus de leurs compétences. Mais en cette période où les forces américaines sont en pleine expansion, il faut faire feu de tout bois et le BT-1 doit encore servir là où il est. Cette utilisation va d'ailleurs s'intensifier après Pearl Harbor, la marine ayant besoin de



Alignement des BT-1 de la VB-5 sur la base de Norfolk en 1939.

La peinture du capotage constituait une marque tactique permettant d'identifier les sections.

pilotes. Les accidents deviennent plus nombreux, mais la propension de l'avion à partir en vrille n'est alors plus la cause principale. L'année 1942 connaît d'ailleurs peu d'accidents entraînant la radiation de la machine. Les accidents mortels deviennent plus rares aussi, et jusqu'à son retrait définitif, un seul sera à déplorer le 21 mars 1943 lors d'une collision en vol au cours d'un vol en formation. Le 0630 est heurté par le 0632. Le pilote de ce dernier, le 2nd Lieutenant J.L. Burke de l'USMC probablement blessé lors de la collision n'évacue pas son appareil et meurt dans l'écrasement de son BT-1. L'autre appareil peut revenir à la base.

En 1943, le BT-1 est un avion usé et fatigué et beaucoup d'accidents entraînent la radiation de la machine même si en d'autres circonstances, elle aurait été réparée. Il est vrai qu'à cette époque l'USN commence à disposer d'avions en nombre suffisant et peut penser à retirer le BT-1. C'est chose faite au cours de l'automne 1943. Seules deux machines qui servent dans les unités de servitude comme la VJ-8 (0613) et VJ-3 (0624) continuent à voler [3]. Le BuAer 0613 semble être la dernière machine à avoir volé; il sera radié le 31 octobre 1944. Quelques appareils sont également versés aux écoles techniques. Les cinq derniers BT-1 sont supprimés des listes d'inventaire le 31 octobre 1944 [4].

Le BT-1 n'a pas connu une carrière militaire plus significative parce qu'il est arrivé en décalage par rapport aux événements. Si les États-Unis étaient entrés en guerre en 1940, le BT-1 aurait été envoyé au combat sans aucune hésitation. Mais son retrait de la première ligne quelques mois trop tôt lui a ôté toute chance... même si ses équipages peuvent avoir apprécié différemment la chose. Plus de la moitié des BT-1 ont été perdus par accident, entraînant la mort de 13 hommes. Mais en tout état de cause, le BT-1 a été l'étape indispensable à la réussite de son successeur, le SBD Dauntless.

[3] Environ 8 BT-1 ont été utilisés au cours de leur carrière par les unités de servitude (VJ-3, VJ-5, VJ-8) et ce, dès le milieu de 1940.

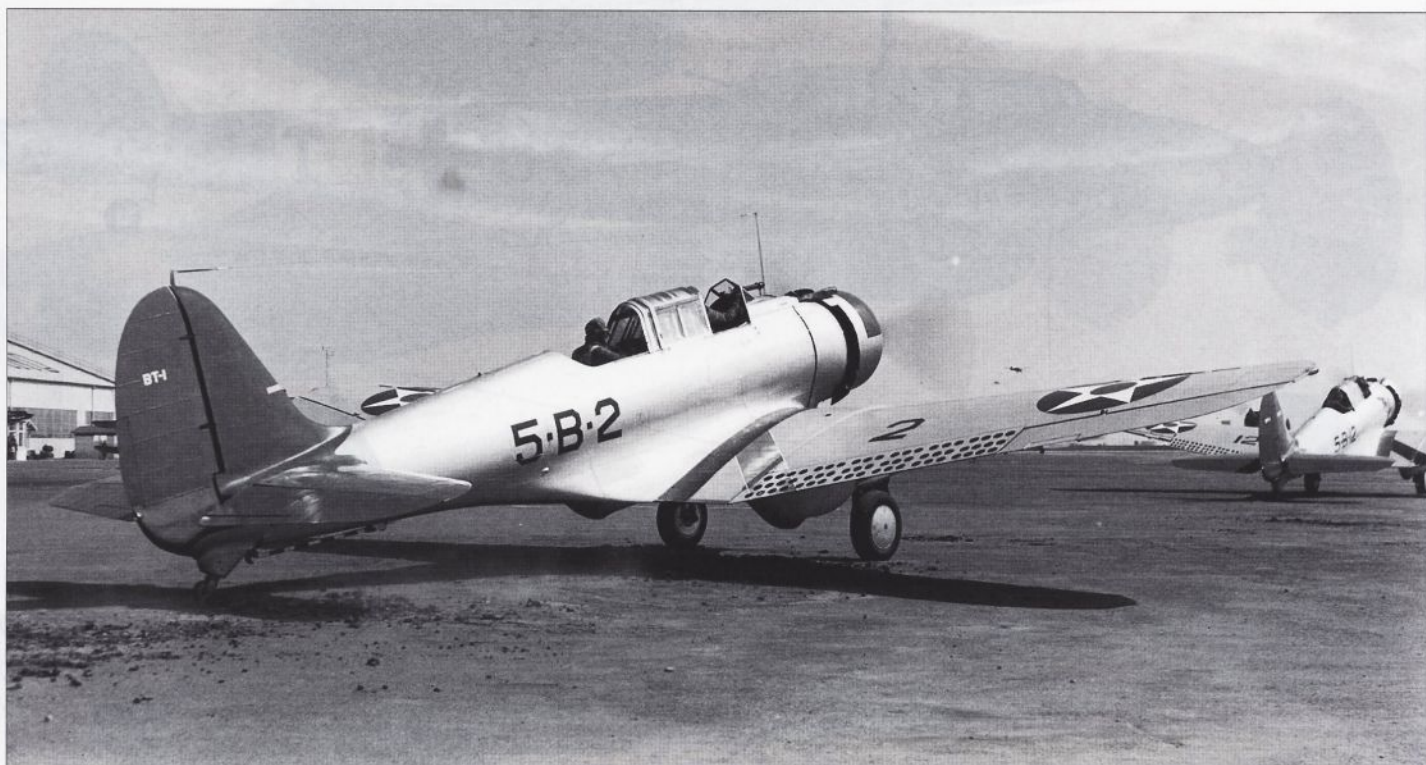
[4] BuAer 0610, 621, 0624, 0631, 0636.

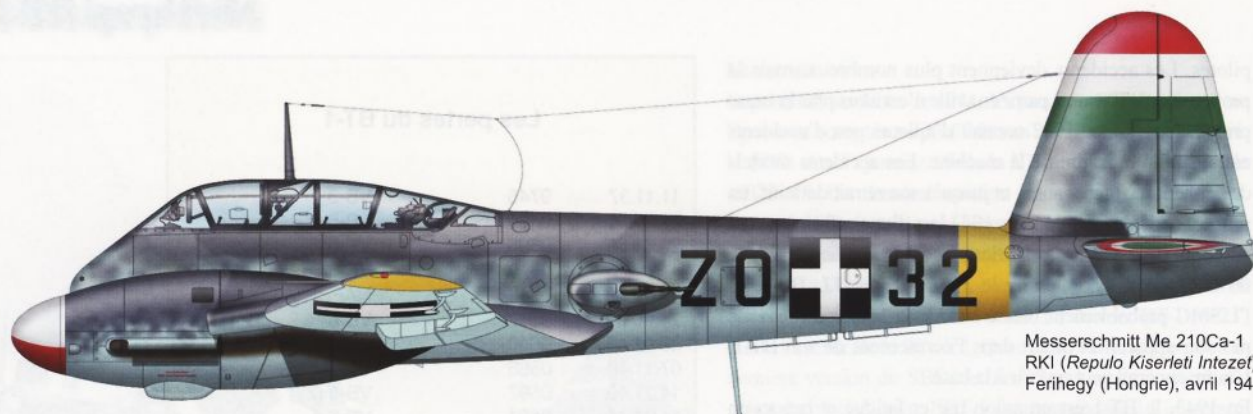
Les pertes du BT-1

11.11.37	9745	VB-3
07.01.39	0595	VB-5
23.01.39	0593	VB-5 (†)
	0619	VB-6
06.02.39	0643	NAF
24.08.39	0592	VB-5
23.07.40	0640	VB-5
07.11.40	0598	VB-5
14.11.40	0597	VB-5 (2†)
11.02.41	0594	VB-6
24.02.41	0608	VB-6 (2†)
	0626	VB-6 (2†)
03.03.41	0603	VB-5
30.06.41	0622	NAOTC- Miami (2†)
19.08.41	0638	NAOTC- Miami (2†)
03.11.41	0601	NAOTC- Miami (†)
21.06.42	0641	NAOTC- Miami
28.06.42	0620	NAOTC- Miami
21.03.43	0630	NAOTC- Miami
	0632	NAOTC- Miami (†)
09.04.43	0633	NAOTC- Miami
13.05.43	0602	NAOTC- Miami
	0637	NAOTC- Miami
12.06.43	0596	NAOTC- Miami
22.06.43	0609	NAOTC- Miami
21.07.43	0623	NAOTC- Miami
29.07.43	0642	NAOTC- Miami
05.09.43	0618	NAOTC- Miami

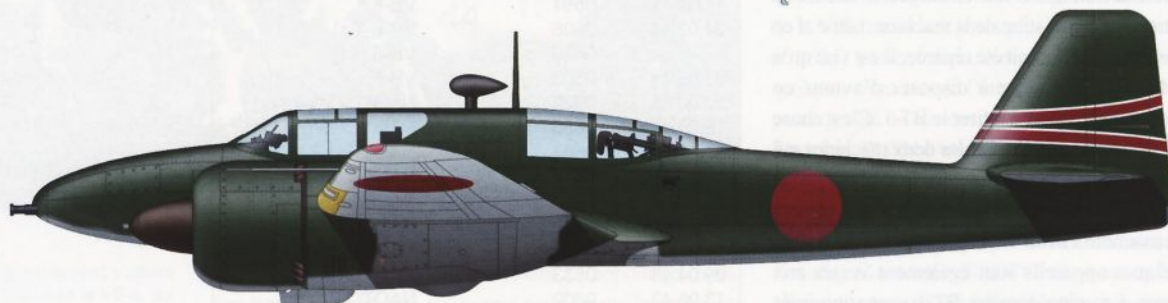
À ces pertes, il faut ajouter le BuAer 0614, détruit le 07.01.42, mais dont le rapport d'accident n'a pas été retrouvé et le BuAer 0635 qui semble avoir subi suffisamment de dommages en octobre 1942 pour ne plus voler par la suite.

Avec son BuAer partiellement effacé, le 0638 roule derrière un autre BT-1 de la VB-5. En avril 1941, il est l'un des premiers BT-1 à être versés à la base de Miami; il s'écrase au sol le 19 août 1941.





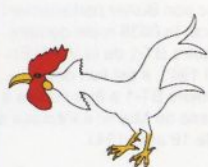
Messerschmitt Me 210Ca-1
RKI (*Repulo Kiserleti Intezet*)
Ferihegy (Hongrie), avril 1944.



Kawasaki Ki.102Otsu (« Randy »)
28 *Sentai*
Tôgane (Japon), juillet 1945.



Junkers Ju 88C-6
14./KG 40
Lorient (France), septembre 1943.



Messerschmitt Bf 110D-3 (Wk.Nr. 3406)
9./ZG 26
Derna, juin 1941.

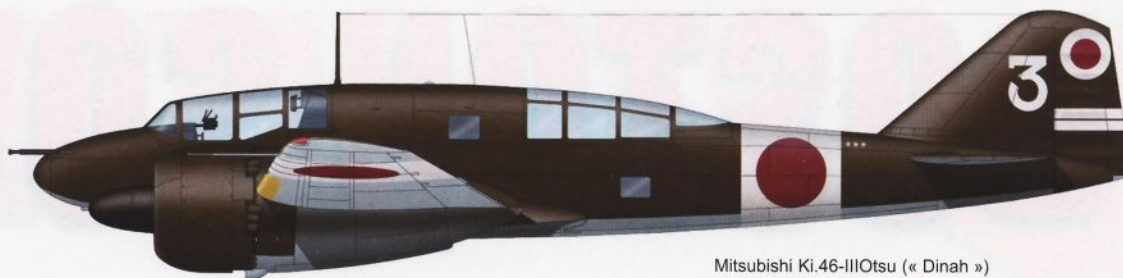


Kawasaki Ki.45KAI-Hei (« Nick »)
Kaiten Tai du 4 *Sentai*
Sous-lieutenant Miosaburo Yamamoto
Kozuki (Japon), 18 avril 1945.

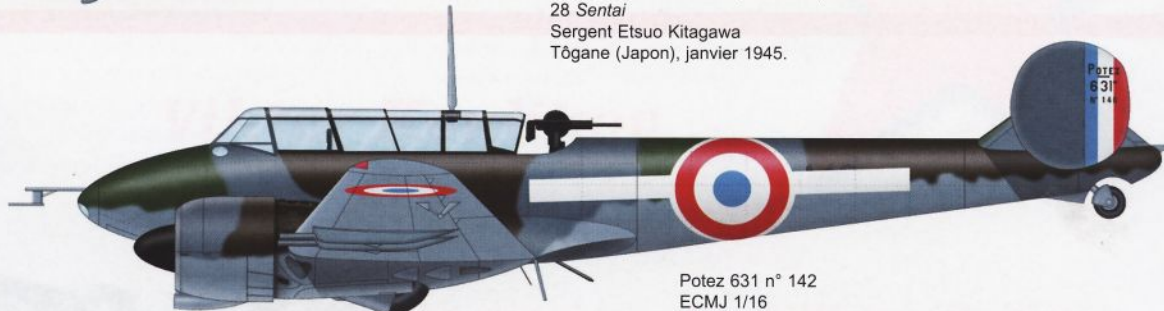


Twin-engined fighters

Chasseurs bimoteurs



Mitsubishi Ki.46-II Otsu (« Dinah »)
28 Sentai
Sergent Etsuo Kitagawa
Tôgane (Japon), janvier 1945.



Potez 631 n° 142
ECMJ 1/16
Lieutenant Cormouls
Aix-Les Milles, 23 juin 1940.



BELLOWS
7/Lt. Blackshaw



Westland Whirlwind Mk. I (P7094)
N° 263 Squadron
Flight Lieutenant Blackshaw
Colerne, janvier 1943.

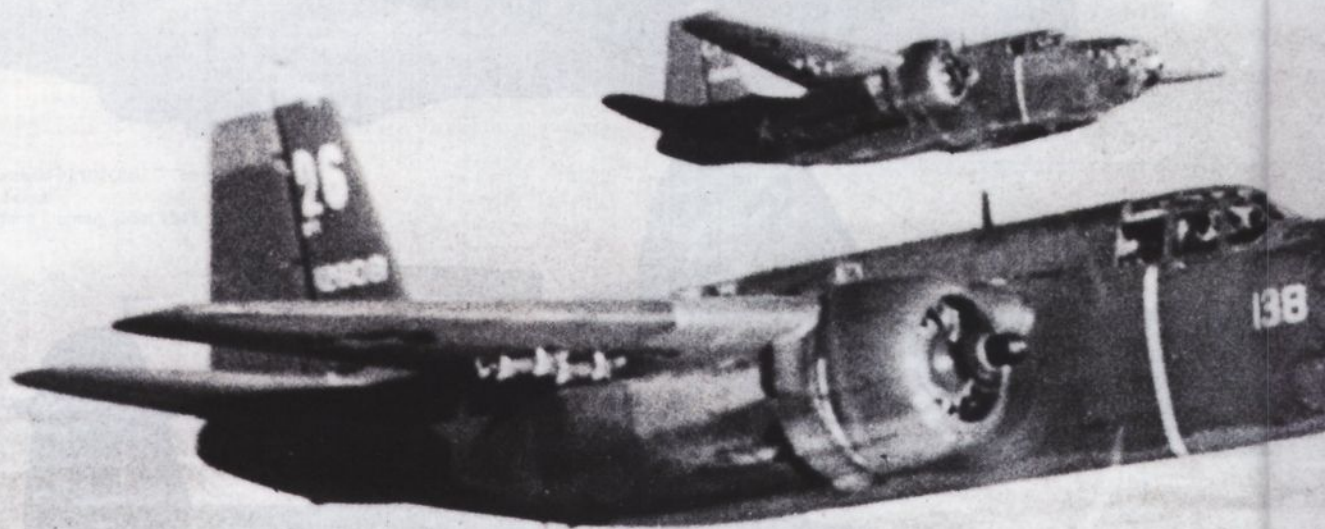


Lockheed P-38J-10-LO (42-68177)
77th Fighter Squadron, 20th Fighter Group
Kings Cliffe, juin 1944.



Messerschmitt Me 410A-1 (Wk.Nr. 10117)
II./ZG 76
Hidelsheim, fin 1944.

BOSTON SOVI



En septembre 1939, les VVS RKKA ^[1] s'intéressèrent de près au Douglas DB-7 et des négociations furent entamées avec le constructeur américain. Toutefois, celui-ci refusa d'en vendre moins de dix exemplaires, mais sans armement ni équipement militaire. Les choses en restèrent là, car l'embargo décrété à la suite de l'agression soviétique contre la Finlande au mois de novembre, coupa court à toute négociation avec l'URSS.

Lorsque l'Union Soviétique fut à son tour victime de l'agression allemande, en juin 1941, Britanniques et Américains reconsidérèrent la question et acceptèrent d'apporter toute l'aide dont les Soviétiques pourraient avoir besoin. En juillet, une mission militaire conduite par le général F. I. Golikov, arriva aux États-Unis pour s'occuper des commandes dans le cadre de la loi « prêt-et-ball » dont le gouvernement américain avait accepté

de faire profiter l'URSS. Au départ, la commande porta sur 584 A-20, mais elle fut ultérieurement portée à 828, en incluant les appareils destinés à l'origine à la Grande-Bretagne.

Les expéditions au départ des ports américains commencèrent dans la seconde quinzaine du mois de décembre 1941 et 44 exemplaires furent livrés avant la fin de l'année. Trois seulement furent expédiés avec les convois de l'Arctique. Les autres arrivèrent par la voie des airs, via l'Irak et l'Iran, à partir du début de l'année 1942. Les premiers étaient des Boston III construits pour la RAF. En mai 1942, 92 appareils avaient été convoyés jusqu'en Azerbaïdjan par la 4 ZAB (brigade d'aviation de réserve). Bien que tous couverts par l'appellation Boston III (B-3 dans la nomenclature soviétique), il y avait également des DB-7B, DB-7C et A-20C dans le lot.

UNE FORMATION ARTISANALE

Le personnel navigant fut rassemblé pour sa formation sur l'appareil américain. L'entraînement ne se passa pas

[1] *Voenno-Vozdouchnye Sily Rabotche-Krest'yanskoï Armii* ou forces aériennes militaires de l'armée Rouge des ouvriers et des paysans.

VIÉTIQUES



Viktor Koulikov

Parmi les dizaines de milliers d'avions fournis par les États-Unis à l'armée Rouge figurent plus de 2 500 DB-7, Boston et A-20, que les Soviétiques vont utiliser à toutes les sauces, y compris le torpillage et la chasse.

sans problème. Le A-20 n'emportait qu'un pilote et le constructeur ne s'était pas donné la peine de prévoir une version à double commande. L'entraînement se déroulait d'une manière un peu particulière : l'élève s'allongeait dans un compartiment derrière le pilote-instructeur et observait ses gestes, puis ils échangeaient leur place. Une méthode aussi artisanale était loin d'être satisfaisante. Alors, quelques appareils furent équipés sur place d'une double commande; ils furent dénommés UA-20 ou UB-3. L'entraînement fut centralisé à l'école de Kirovobad qui forma ainsi sur Boston 429 pilotes en 1943 et 448 en 1944.

LES B-3 DE BOMBARDEMENT

Deux régiments terminèrent leur instruction en mai 1942. Le premier fut le 794 BAP^[2], qui prit en compte 22 Boston B-3 à Kirovobad et partit pour le front Sud, près de Vorochilograd, puis pour le front Sud-Ouest en juin, où se déroulaient de violents combats. En juillet, le régiment

exécuta un raid surprise sur le terrain allemand de Rossoh, détruisant et endommageant 21 avions, pour la perte de deux Boston. La Luftwaffe répliqua aussitôt, détruisant six Boston sur le terrain du régiment. Début août, il ne restait plus que deux appareils disponibles au 794.

Fin mai, onze régiments étaient en cours de transformation et le 1^{er} juillet, six d'entre eux (45, 57, 201, 453, 860 et 861) étaient prêts à entrer en action, suivis quelques semaines plus tard par le 745 envoyé sur le front Sud-Ouest. En août, les 221 et 244 divisions de bombardement (BAD) ne comptaient dans leurs rangs que des régiments équipés en Boston B-3.

Le 20 juillet 1942 au cours d'une mission contre un terrain de la Luftwaffe, l'appareil du sergent Divitchenko (221 BAD) fut touché par l'ennemi et prit feu. Le pilote s'écrasa volontairement sur un camion-citerne. Malgré la terrible explosion, trois des quatre membres de l'équipage survécurent et revinrent même à leur unité... Divitchenko devait trouver la mort en combat au mois de décembre 1942.

[2] Bombardirovochnyi Aviatсионnyi Polk, régiment d'aviation de bombardement.



La 244 BAD (45, 449 et 861 BAP) fut dirigée fin août dans le secteur du front de Transcaucasie, avec seulement 20 Boston B-3. Après avoir reçu des renforts en hommes et machines, les 221 et 244 BAD furent envoyées dans le Sud en octobre. À la fin de l'année, la 244 BAD disposait de cinq régiments, tous équipés en Boston. Elle participa aux dernières opérations à Stalingrad. De son côté, la 132 BAD combattait avec trois régiments (63, 277 et 452 BAP) de Boston au pied du Caucase.

UN LUXE APPRÉCIABLE

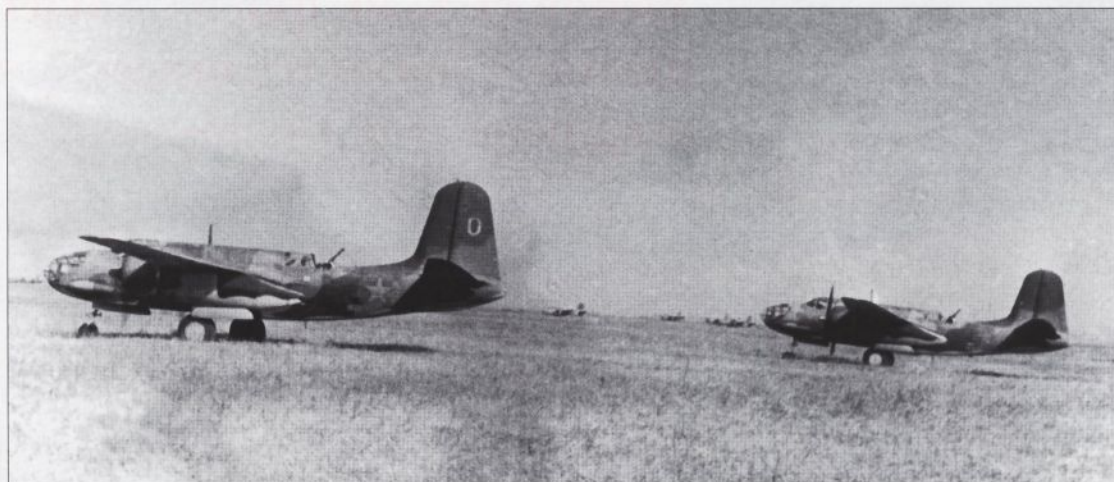
Les Soviétiques appréciaient beaucoup le Boston. Le commissaire de la 221 BAD, S.I. Tchernousov, rapporta plus tard que l'appareil possédait de bonnes performances et pouvait lutter sur un pied d'égalité avec les avions allemands en termes de vitesse et de maniabilité. Le Boston surclassait le Pe-2 en maniabilité et en plafond. Il tournait très sec et pouvait voler sans problème sur un seul moteur. En considérant le faible niveau de formation des pilotes soviétiques, les performances et les qualités de vol revêtaient une importance primordiale. Le Boston était impeccable : léger aux commandes, il était obéissant et stable dans les virages et décollait et atterrissait plus aisément que le Pe-2. Les moteurs se distinguaient par leur extrême fiabilité.

Par comparaison avec leurs homologues soviétiques, les ingénieurs aéronautiques américains étaient beaucoup plus attentifs aux conditions de travail des équipages. Les postes du A-20 étaient spacieux, le pilote et le navigateur jouissaient d'un bon champ de vision et ils étaient assis dans des fauteuils confortables et pratiques, protégés par une plaque de blindage. Les cabines étaient chauffées, un luxe inconcevable pour ceux qui avaient volé à bord de SB-2 et Pe-2 ! Les pilotes soviétiques étaient émerveillés par l'abondance et la qualité des équipements.

NOUVEL ARMEMENT DÉFENSIF

Avant même d'être versés aux unités de première ligne, tous les Boston B-3 subissaient une première transformation dans des centres spécialisés. Alors que dans la RAF et l'USAAF, l'équipage se composait de trois hommes, les Soviétiques en ajoutèrent un quatrième, un mitrailleur ventral.

Toutefois, les premières expériences au combat montrèrent certains points faibles. Notamment, le calibre des mitrailleuses défensives (7,7 mm) était nettement insuffisant pour offrir une protection efficace contre des chasseurs armés de canons. Ce défaut entraîna de nombreuses pertes en opérations. Pour donner un exemple, la 221 BAD perdit 38 appareils en un mois, dont 27 à la seule chasse allemande.



Des A-20C sur un terrain de campagne du front Sud-Ouest. L'armement défensif consistait en deux mitrailleuses jumelées de 12,7 mm. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

Le haut commandement soviétique ordonna d'étudier un remède urgent. Les premières modifications furent apportées directement à l'échelon des régiments. Les mitrailleuses américaines furent remplacées par des UBT de 12,7 mm d'origine soviétique. Le poste de tir dorsal fut remplacé par une tourelle MV-3 armée d'une mitrailleuse ShKAS ou une tourelle UTK-1 avec une mitrailleuse UBT.

Le 24 septembre 1942, le comité de Défense accepta le programme de modifications proposé par le bureau d'études expérimental n° 43. Ce programme consistait en l'installation de deux mitrailleuses lourdes fixes dans la cabine du navigateur, d'une tourelle supérieure UTK-1 avec une mitrailleuse UBT et d'une arme identique dans le poste de tir ventral. Tous les Boston B-3 (DB-7B, DB-7C et A-20C) étaient concernés par ce programme, soit 225 appareils, et les trente premiers devaient être modifiés dès la fin du mois de septembre. À la fin de l'année 1942, 96 l'avaient été. Mais en ces périodes d'intenses combats, le haut commandement avait interdit de renvoyer les avions à l'arrière et il fallut produire des

« kits » spéciaux pour permettre aux régiments de procéder eux-mêmes aux modifications.

La monte du nouvel armement changea la donne dans les airs. Pour prendre un exemple, un appareil de la 21 BAD réussit à abattre deux Bf 109 en cinq sorties. Cependant, les modifications eurent un effet négatif sur les performances, avec une chute de la vitesse maximale de 6 à 10 km/h, et sur la charge de bombes qui dut être ramenée à 600 kg.

NOUVEL ARMEMENT OFFENSIF

La charge normale du Boston (780 à 940 kg) avait été immédiatement jugée insuffisante par le haut commandement soviétique. Elle n'était pas limitée pour des raisons de poids, mais simplement par le nombre de rateliers. Elle l'était aussi par la distance nécessaire au décollage et la fragilité du train à pleine charge hors des pistes en béton. Des modifications commencèrent à être apportées aux rateliers à l'échelon des unités. Plusieurs programmes furent étudiés, qui permirent d'augmenter la charge jusqu'à une fois et demie.

La soute du DB-7B était équipée de quatre rateliers pour



supporter une bombe de 230/250 kg chacun. Quand des bombes de plus petit calibre étaient transportées, le nombre de bombes demeurait constant, mais la charge chutait. Or, l'expérience montrait que le terrain exigeait souvent une combinaison de plusieurs types de bombe. La soute fut donc équipée de chargeurs KD-2-439, chacun pouvant accommoder quatre bombes FAB-100 de 100 kg. Dans le même temps, un déclencheur électrique ESBR-3P et les viseurs OPB-1 et NKPB-4 furent montés. Après avoir passé les tests avec succès en août 1942, ces modifications furent étendues progressivement à tous les avions en service.

En décembre 1942 fut testé un Boston équipé de dix rateurs standards américains, six en soute et quatre sous la voilure. Par la suite furent également testées de multiples combinaisons faisant appel à des chargeurs Der-19 et Der-21, qui permettaient de porter la charge totale à 1 600 kg tout en autorisant l'emport de bombes de divers calibres et catégories. Plus de 600 Boston furent concernés par ces modifications., y compris plusieurs centaines de A-20B.

En effet, le A-20B était en cours de livraison à l'Union Soviétique depuis le printemps 1942. Ce modèle était dépourvu de blindage et de réservoirs auto-obturants, mais comme il était plus léger, il bénéficiait d'une vitesse et d'un plafond supérieurs. La seule modification touchant à l'armement défensif fut l'installation d'une tourelle UTK-1.

ARRIVÉE DU A-20G

En 1943, le nombre d'unités équipées en A-20 augmenta sensiblement. En mars, on dénombrait près de 400 Boston dans les régiments de bombardement, tous opérant dans les secteurs sud.

Vers cette époque apparut une nouvelle version, le A-20G, dédiée à l'attaque au sol. La première série (A-20G-1) était armée de quatre canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,7 mm dans le nez; la quasi totalité de la production fut acheminée en URSS. À partir du G-5, l'armement se composa de six mitrailleuses lourdes. Le G-20 possédait un fuselage arrière modifié et une tourelle électrique Martin

250GE avec deux mitrailleuses jumelées de 12,7 mm; une mitrailleuse de même calibre était montée dans le poste de tir ventral.

À chaque nouvelle série l'armement était toujours plus puissant, la charge de bombes plus importante et la protection plus efficace. Cependant, l'avion s'alourdissait et ses performances se dégradaient. Il n'en restait pas moins un appareil de combat redoutable, toujours très prisé par ses équipages.

Les premiers A-20G firent leur apparition sur le front germano-soviétique à l'été 1943. Toutefois, les Soviétiques les utilisèrent peu pour l'appui tactique. Ils en transformèrent un bon nombre pour le bombardement diurne et nocturne, la chasse lourde, la reconnaissance, le torpillage, le mouillage de mines, les liaisons et le transport ! En effet, dans les conditions d'emploi sur le front germano-soviétique, c'est-à-dire à basse altitude, l'appareil était très vulnérable à l'artillerie anti-aérienne en raison de sa taille et de la faiblesse de son blindage. Seules des attaques jouant sur l'effet de surprise avaient une chance de succès et l'appui tactique fut plus volontiers confié aux Il-2.

Le poste du navigateur avait été supprimé dans le A-20G et pour l'utiliser au bombardement, il fut nécessaire de procéder à des aménagements. L'armement fut déposé, le nez reçut un vitrage et tout l'équipement nécessaire au navigateur. Le déplacement du centre de gravité fut compensé par le montage de plaques de blindage dans le compartiment du navigateur. Une tourelle avec mitrailleuses jumelées UBT fut montée à l'arrière du fuselage et la soute à bombes subit également quelques transformations.

Les modifications furent entreprises par l'usine n° 81, mais aussi par les ateliers et même les régiments. De la sorte, le vitrage présente des différences d'un avion à l'autre. Sur certains appareils, le navigateur fut installé derrière le pilote, sous une verrière allongée, ce qui permit de ne pas toucher à l'armement avant.

Dans certains cas, des transformations mal étudiées déplacèrent le centre de gravité trop vers l'arrière, entraînant généralement la perte de l'appareil consécutivement à une virille à plat.



Décollage pour une mission de nuit pour ce A-20B.

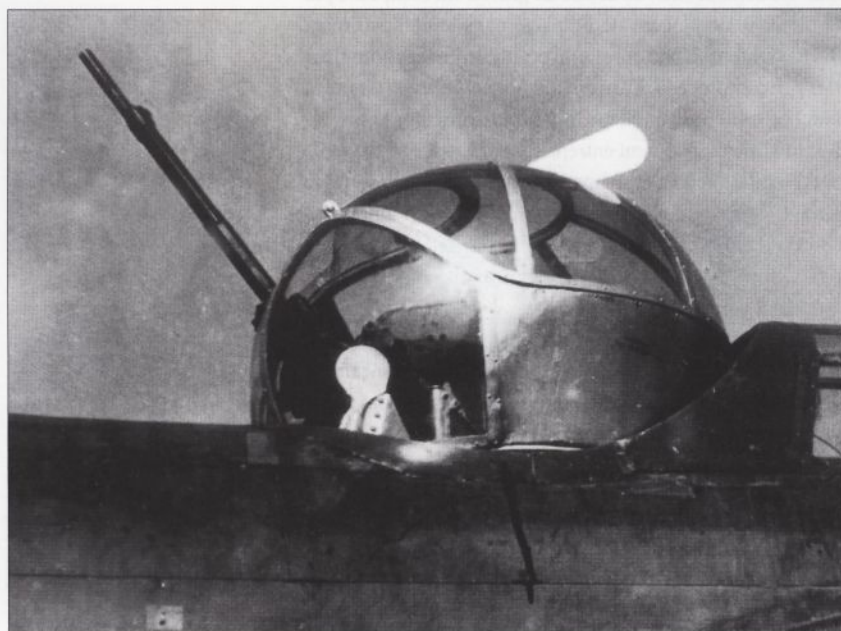
Cette version ne disposait d'aucune protection, sans doute parce que lorsqu'elle fut mise au point à partir du DB-7A, on n'en avait pas encore compris la nécessité vitale.

LES BOSTON DE RECONNAISSANCE

Contrairement aux Britanniques et aux Américains, les Soviétiques ont utilisé le Boston comme avion de reconnaissance sur une large échelle. Le 794 BAP fut un pionnier en la matière en équipant l'un de ses appareils de caméras soviétiques AFA-27. Par la suite, de nombreux appareils seront ainsi modifiés avec des caméras d'origine soviétique ou américaine, dans le fuselage arrière et dans une partie de la soute à bombes.

Au début, ce furent des Boston B-3 qui furent utilisés, puis des A-20B, plus rapides, et enfin des A-20G, mieux armés défensivement. Vers la fin de la guerre apparurent des A-20J, dont la pointe avant et l'équipement furent modifiés pour la circonstance.

L'un des plus célèbres pilotes de reconnaissance fut le lieutenant Georgy Ivanovitch Latchine, du 861 BAP (244 BAD, 3^{ème} front d'Ukraine), Héros de l'Union Soviétique. Son Boston, reconnaissable au chiffre « 4 » rouge sur la dérive, effectua de très nombreuses missions sur des objectifs aussi distants que Ploesti, Budapest ou Vienne. Il obtint même trois victoires aériennes avec ses armes fixes, dont une (un Fw 190) au-dessus de Vienne. À la fin de la guerre, il avait effectué 236 sorties (dont 121 de reconnaissance) et photographié 150 000 km². Latchine fut tué dans un accident aérien le 18 avril 1946.



Ci-dessus :
gros-plan sur la tourelle UTK-1
montée sur un A-20C.



Ci-contre :
un A-20C Havoc (41-19273)
modifié en cours d'évaluation au
NII VVS (institut d'essais scienti-
fiques des forces aériennes
militaires) en septembre 1942.

LES BOSTON BOMBARDIERS MARITIMES

Le Boston commença à être employé en nombre par l'aviation navale soviétique à partir de 1943, mais il y avait fait son apparition dès l'année précédente. Cependant, son utilisation dans la lutte maritime était limitée par son faible rayon d'action (915 km) et son incapacité à emporter des bombes de fort tonnage, seules susceptibles de venir à bout d'un navire de guerre. Ce fut la raison pour laquelle il servit d'abord comme avion éclairteur.

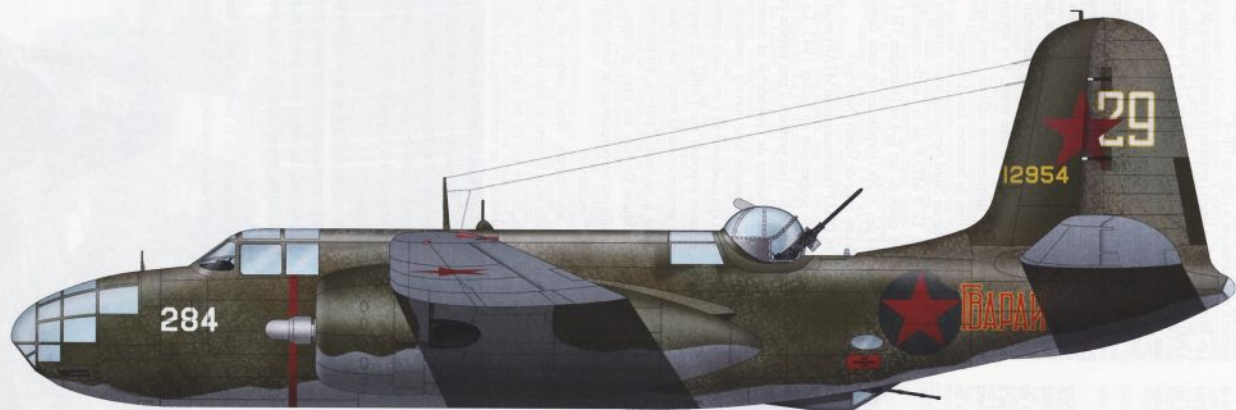
En mai 1942, une section autonome fut formée au sein de la flotte de la mer Noire avec deux A-20B, cinq Boston B-3 et trois Pe-2. En novembre 1942, elle fut baptisée 29 ORAE (escadrille d'aviation autonome de reconnaissance), puis en mai 1943, transformée en 30 RAP (régiment d'aviation de reconnaissance).

En février de la même année, six A-20B furent versés au 1 MTAP de la Garde (régiment d'aviation de minage et de torpillage) de la flotte de la mer Baltique. Toutefois, après quelques tentatives, l'appareil fut déclaré impropre aux missions au-dessus de la mer et les six exemplaires furent cédés au 15 OMRAP. En mars, plusieurs appareils furent pris en compte par le 118 OMRAP de la flotte du Nord.

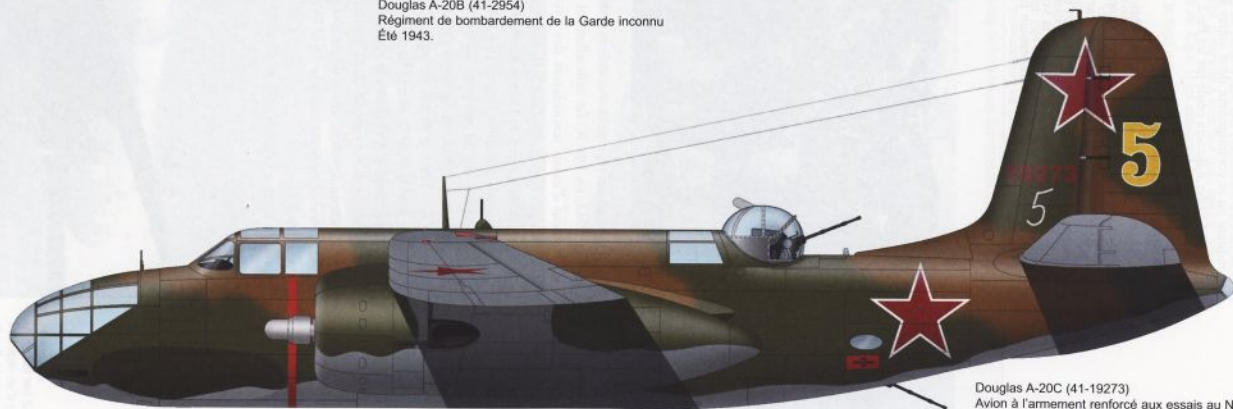
Le Boston fut employé tout au long de la guerre comme avion de reconnaissance maritime et signa de nombreux faits d'armes. Notamment, le 20 mai 1943, le lieutenant-colonel N.G. Pavlov photographia pour la première fois le port de Narvik. La surprise fut la clé du succès de la mission : l'appareil se présenta moteurs coupés et dégagea aussi rapidement que possible sans qu'un seul coup de feu n'ait été tiré du sol.

En mer Noire, le Boston B-3 commença à être utilisé comme bombardier par le 36 DBAP (régiment d'aviation à long rayon d'action) en janvier 1943. Cependant, en haute mer, le Boston, qui ne pouvait que bombardier en vol horizontal, se révéla bien moins efficace que le bombardier en piqué Pe-2 contre des objectifs mobiles et de petite surface. Lors d'un raid de 28 Boston contre des barges rapides, un seul coup au but fut enregistré ! Malgré tout, un second régiment (le 13) fut transformé sur Boston B-3 et A-20G en avril 1944.

Le 18 avril 1944, le Boston démontra ses lacunes dans la guerre aéronavale en mer Noire. Vers 14 heures, les pilotes du 13 DBAP de la Garde attaquèrent deux navires roumains, le cargo *Alba Julia* et le destroyer *Marashti*. Il n'y eut aucun coup au but, mais deux Boston furent abattus par l'artillerie anti-aérienne. Un peu plus tard, le convoi fut la



Douglas A-20B (41-2954)
Régiment de bombardement de la Garde inconnu
Été 1943.



Douglas A-20C (41-19273)
Avion à l'armement renforcé aux essais au NII VVS
Septembre 1942.



Boston soviétiques

cible de cinq A-20 du 36 MTAP, qui lancèrent 40 bombes FAB-100 sans succès. Enfin, vers 19 heures, cinq Boston larguèrent deux bombes de 250 kg et 32 de 100 kg depuis une haute altitude. Ils furent surpris par des Bf 110 qui en descendirent un et contraignirent deux autres à un atterrissage forcé. L'*Alba Julia* sera coulé par les Pe-2.

LES BOSTON TORPILLEURS

Fin 1942, des A-20B et DB-7B furent « bricolés » pour lancer des torpilles. En fait, la plupart du temps, une seule torpille, décalée sur la droite, était montée, car l'emport de deux nécessitait une piste en béton et un court trajet jusqu'à l'objectif. Dans ce cas, les rateliers sous la voilure étaient démontés. Plusieurs systèmes de suspension furent mis au



Ci-dessus : l'équipage d'un A-20C au retour d'un vol de reconnaissance.

point au niveau des régiments, des ateliers et des usines. En mars 1943, un DB-7C fut officiellement testé au NII VVS (institut d'essais scientifiques des forces aériennes militaires), par le commandant S.B. Reidel. Malgré des performances dégradées, le Boston se révéla plus facile à piloter avec deux torpilles que l'Il-4 avec une seule. Quelques vibrations du système de suspension furent notées, mais le problème fut rapidement résolu.

Cependant, la version de torpillage la plus répandue fut le A-20G. Le 1^{er} MTAP de la Garde de la flotte de la mer Baltique fut le premier recevoir cette version en mars 1943. Pendant toute la durée restante de la guerre, ce régiment possèdera un équipement mixte de A-20G et d'Il-4. En octobre, cette même flotte forma le 51 MTAP entièrement équipé en A-20G.

Comme la soute à bombes était inutilisable, un réservoir

supplémentaire y fut monté conférant au Boston une autonomie à peu identique à celle de l'Il-4.

Les Boston lançaient leur(s) torpille(s) à une distance de 800 à 600 mètres de la cible, à une hauteur de 25 à 30 mètres et à une vitesse de 300 km/h environ.

Sur certains appareils, le compartiment du navigateur fut installé à l'avant, mais sur la plupart il fut placé derrière le poste de tir arrière. Dans ce cas, des hublots furent ménagés dans les flancs et une petite coupole placée sur le dessus du fuselage. Cette disposition n'était pas pratique, car le navigateur ne voyait pratiquement rien, mais elle permettait de conserver le puissant armement fixe avant. Ces appareils ainsi modifiés étaient fréquemment utilisés, sans torpille, pour « nettoyer » les nids de batteries anti-aériennes.

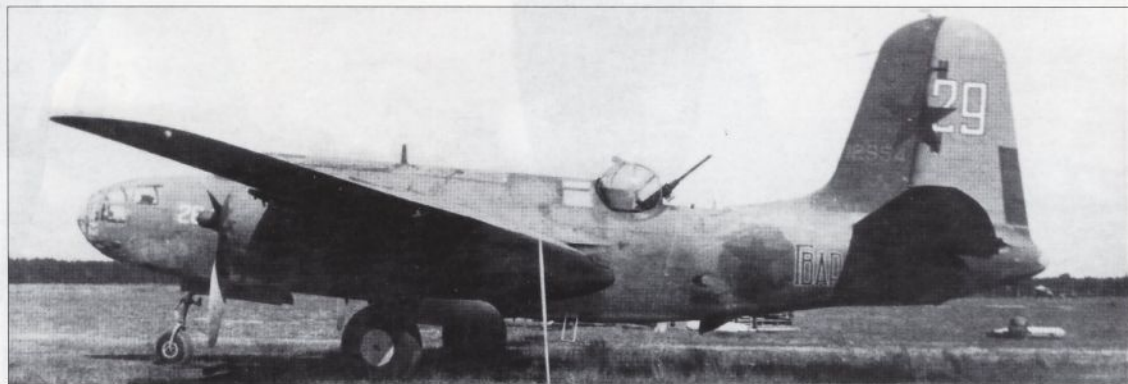
Les unités de la flotte du Nord reçurent leurs premiers A-20G en avril 1943. Le 9 MTAP de la Garde accueillit le nouvel arrivant aux côtés de ses Il-4 et Hampden TB.I. Le premier grand raid des A-20G torpilleurs de cette flotte se déroula le 20 juillet au large de Vardö (Norvège).

En mer Noire, le 36 DBAP (ultérieurement MTAP) reçut ses premiers systèmes de suspension en juillet 1943. Le 28 septembre, sept Boston B-3 (six porteurs d'une torpille et un de reconnaissance) décollèrent de Gelendzhik et mirent le cap sur Constantza, la grande base navale roumaine. Ils devaient franchir 800 km au-dessus de l'eau, sans escorte et le succès de la mission reposait sur l'effet de surprise. Malheureusement, le groupe croisa la route d'un hydravion allemand qui notifia à sa base l'arrivée imminente de bombardiers soviétiques. Divisés en trois groupes, les Boston furent accueillis par un puissant tir de barrage et par des IAR 80 de la 53^{ème} escadrille.

Selon les sources soviétiques, deux cargos et deux destroyers furent coulés pour la perte de trois Boston. Selon les sources adverses, aucun navire ne fut coulé et cinq bombardiers furent abattus et un endommagé, qui effectua un atterrissage forcé. En fait, trois Boston réussirent à regagner leur base. Deux des pilotes abattus précipitèrent volontairement leur avion en flammes sur une cible : le colonel Sh.B. Bidzinatchvili percuta des réservoirs de carburant au sud-ouest de Constantza et le capitaine V.A. Levatchov un train de soldats au nord.

Le 1^{er} avril 1944, il ne restait que 73 Boston en service dans l'aviation navale, la plupart étant des torpilleurs. Le 36 MTAP fut transféré à la flotte du Nord à cette date et en juin, seul le 8 MTAD (flotte de la mer Baltique) était encore équipé de A-20G torpilleurs.

Le 16 octobre 1944, l'aviation de la flotte du Nord connut une belle réussite contre un convoi allemand de 26 navires



Ci-contre : un Boston B-3 (en fait un A-20B, 41-2954) d'un régiment de bombardement de la Garde à l'été 1943.



protégés par sept chasseurs. Il fut d'abord attaqué par deux groupes de 12 Il-2 à une heure d'intervalle, puis se présentèrent 10 A-20G armés d'une torpille, escortés par 15 chasseurs. La quatrième et dernière vague de 10 A-20G fut placée sous les ordres du lieutenant-colonel Boris Pavlovitch Syromiatnikov, commandant le 9 MTAP de la Garde. Son appareil fut mis en flammes par la *flak*, mais Syromiatnikov n'en poursuivit pas moins sa mission jusqu'au bout, torpillant un cargo qui explosa peu après. Le A-20G, en proie à un violent incendie, percuta la mer. Tout l'équipage fut élevé à la dignité de Héros de l'Union Soviétique à titre posthume. À la fin de la journée, il ne restait plus que quelques navires allemands à flots.

Les pilotes soviétiques connurent de nombreux succès avec leurs Boston modifiés en torpilleurs. Le 8 MTAP coula à lui seul 229 navires ennemis entre mars 1944 et la fin de la guerre. Le 24 mars 1945, le pilote Pod'yachy détruisit le 200^{ème} navire de son unité, le 1 MTAD de la Garde.

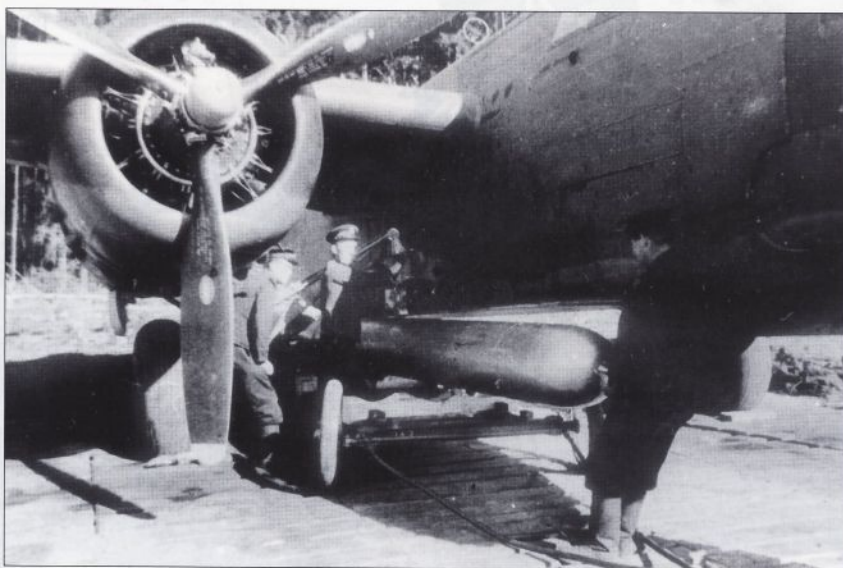
Si le Boston se révéla très efficace dans le rôle de torpilleur, il n'en reste pas moins que les missions comportaient de réels dangers. Le 18 décembre 1943, un Boston du 9 MTAP de la Garde (flotte du Nord), piloté par le lieutenant Vladimir Vasilevitch Pirogov, commandant-en-second du régiment, attaqua seul un convoi près de l'île Rolfsei. Il parvint à couler un cargo de 7 000 tonnes, mais un obus coupa les câbles des gouvernes. Le mitrailleur effectua une épissure avec des ceintures et l'avion put regagner sa base. Du 1^{er} avril au 1^{er} mai 1944, le 9 MTAP de la Garde perdit 7 de ses 11 A-20G en opérations.

Le premier radar aéroporté soviétique, le Gneis-2M, permettant de repérer des navires de surface, fut monté dans les Boston du 1 MTAP de la Garde. Il fut aussi monté sur cinq Boston de la flotte de la Baltique. Les premiers essais eurent lieu au-dessus du lac Ladoga. Le rivage était détecté à

90 km de distance et une barge en remorque à 20. Le 15 octobre 1944, le commandant du régiment, le Héros de l'Union Soviétique Ivan Borzov effectua la première mission avec un radar. Dans des conditions atmosphériques très médiocres, il parvint à localiser trois navires allemands dans le golfe de Riga. Il les attaqua à la torpille et réussit à envoyer par le fond un cargo de 15 000 tonnes.

MINES ET BOMBES

Le système de suspension des torpilles permettait aussi l'emport de grosses bombes et de mines, dans ce dernier cas, en général deux mines de fond AMG-1 soviétiques de 500 kg. En juillet 1944, les A-20G mouillèrent quelque 135 mines dans l'embouchure de la Daugava et dans le golfe de Tallinn. Un total de 650 mines furent ainsi mouillées dans la



Montage d'une torpille 45-36-AN sur le Boston B-3 du lieutenant de la Garde A.M. Gagiev, Héros de l'Union Soviétique, appartenant au 1 MTAP de la Garde (flotte de la mer Baltique). La photo a été prise à Panevezhis le 19 septembre 1944.



Baltique en 1944, notamment au large de Königsberg. On sait qu'en 1944 au moins deux cargos sautèrent sur une mine dans le port de Labiau (aujourd'hui Liepaya) et deux destroyers près de l'île de Nargen. En 1945, quatre cargos furent coulés après avoir heurté une mine mouillée par un avion. En avril 1944, le 36 MTAP de la flotte de la mer Noire mina l'embouchure du Danube et les approches de Constanta et de Sulina. Les aviateurs de la flotte du Nord mouillèrent de leur côté 167 mines.

Le Boston pouvait également être armé de deux bombes FAB-500 (500 kg) et même FAB-1000, mais ces dernières furent rarement utilisées. Ces bombes étaient habituellement employées contre les navires et les installations portuaires. En août 1944, le port de Constanta fit l'objet d'un raid de grande envergure mettant en œuvre 62 Pe-2 et 14 A-20G, ces derniers appartenant au 2 MTAP de la Garde. Un groupe de A-20G du 13 MTAP lança préalablement des bombes fumigènes pour

compliquer la tâche des batteries anti-aériennes. De nombreux navires furent détruits, dont trois sous-marins et cinq vedettes lance-torpille, ou endommagés et plusieurs chantiers navals et dépôts de carburant furent rasés.

En 1944, les Boston des flottes du Nord et de la mer Noire furent utilisés pour la lutte anti-sous-marine. Ils étaient armés de quatre charges de profondeur PLAB-100. Toutefois, leur efficacité fut nulle. La vitesse de croisière trop élevée et le mauvais champ de vision vers le bas, en particulier sur le A-20G, étaient préjudiciables au repérage du sillage des périscopes des sous-marins en immersion. En juin 1944, la flotte de la mer Noire expérimenta le radar Gneis-2B, mais il ne se prêtait pas à ce rôle, ayant été conçu pour détecter les navires de surface. Lors des essais, le sous-marin soviétique M-54, jouant le rôle d'un *U-Boot* allemand, ne fut jamais repéré par le radar.

Néanmoins, le Gneis-2B enregistra quelques succès dans la



Un A-20G-35-DO (43-10052) du 1 MTAP de la Garde à Panevezhis au cours de l'hiver 1944/45.

Cet appareil était équipé d'un compartiment pour le navigateur dans le fuselage arrière. On distingue la coupole et les hublots latéraux.

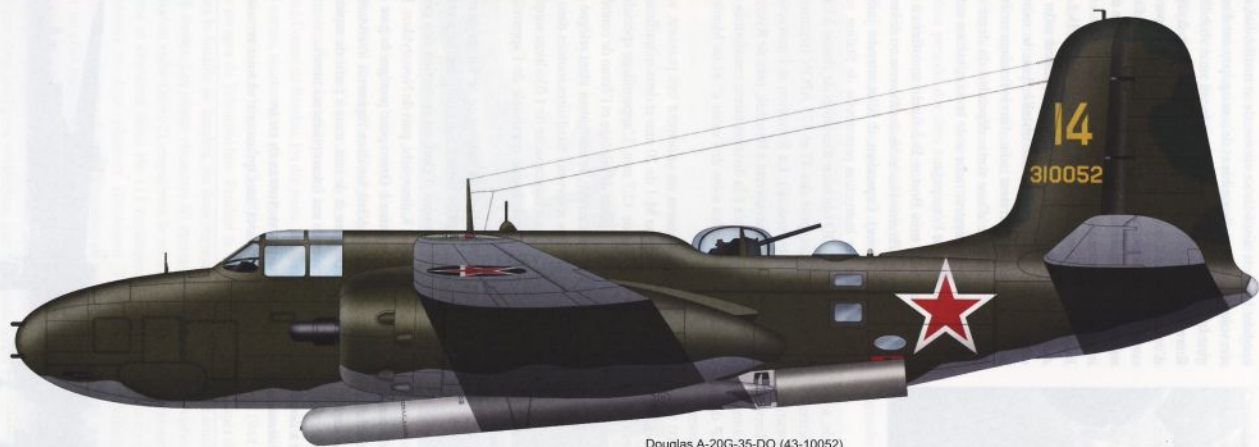
lutte anti-sous-marine. Un chef d'escadrille du 1 MTAP de la Garde (flotte de la Baltique), le lieutenant Aleksandr Vasilevitch Presniakov, réussit à couler un sous-marin, mais il est vrai qu'il naviguait en surface. Il n'en reçut pas moins le titre de Héros de l'Union Soviétique le 22 juillet 1944 pour ce fait d'armes. Un autre pilote de la flotte de la Baltique, le lieutenant Iosef Kuzmitch Satchko, du 51 MTAP, coula un sous-marin au cours d'une attaque à très basse altitude. Il devint également Héros de l'Union Soviétique le même jour que Presniakov. Il devait être tué en mission le 27 août.

LUTTE AÉRONAVALLE EN VOL RASANT

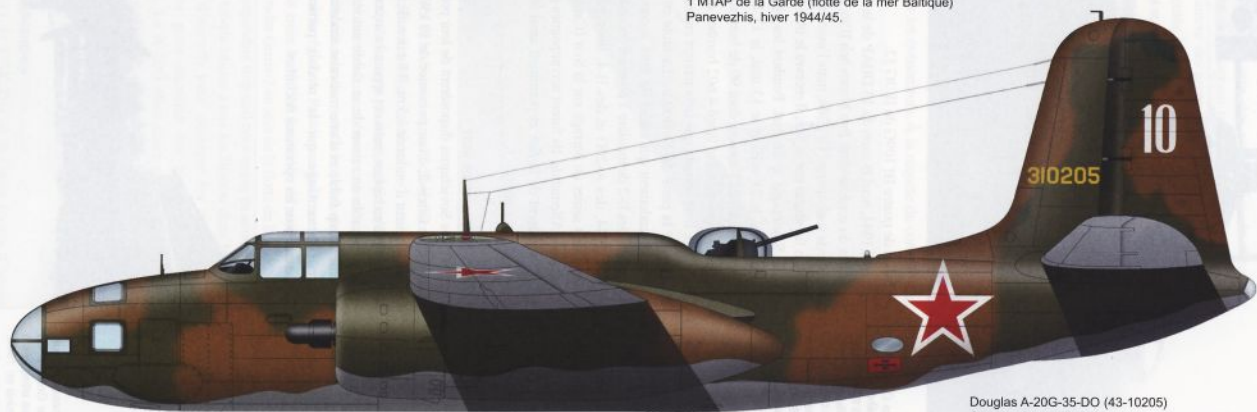
Les équipages de A-20G avaient fréquemment recours au bombardement en vol rasant contre les navires de surface. Parvenus à 5 ou 6 kilomètres de leur objectif, les pilotes

poussaient les gaz à fond et ouvraient le feu à bonne distance pour éliminer les batteries de *flak*. Ils lançaient leurs bombes à 200/250 mètres par le travers du bâtiment. Les bombes ricochaient sur la surface de l'eau et percutaient le flanc du bâtiment à hauteur de la ligne de flottaison. C'est ainsi que fut détruit le croiseur allemand *Niobe* dans le golfe de Finlande le 8 juillet 1944, mais pas seulement, car le vieux cuirassé *Schlesien* et le fameux corsaire *Orion*, quelques destroyers et de nombreux cargos furent victimes de cette tactique percutante.

Les pilotes soviétiques connurent également de nombreux succès en mer Noire. Le 22 avril 1944, huit Boston du 13 DABP de la Garde s'en prirent au pétrolier *Ossag* (2 795 tonnes). Une bombe de 250 kg le toucha à tribord; fortement endommagé, chaudières stoppées, il fut sabordé le lendemain. Cependant, pas moins de trois Boston tombèrent sous



Douglas A-20G-35-DO (43-10052)
1 MTAP de la Garde (flotte de la mer Baltique)
Panevezhis, hiver 1944/45.



Douglas A-20G-35-DO (43-10205)
Aux essais au NII VVS
Été 1943.





Boston soviétiques



Le lieutenant de la Garde M.F. Chichkov, commandant la 2^{ème} escadrille du 1 MTAP de la Garde, en septembre 1944. Pour avoir coulé six cargos et un pétrolier, il fut nommé Héros de l'Union Soviétique en novembre 1944.

les balles de quatre Bf 109G du IL/JG 52.

Le 3 mai 1944, neuf Boston du 13 DBAP de la Garde, sous les ordres du commandant Ilya Ivanovitch Il'in, coulèrent le chasseur de sous-marins Uj-2304, mais l'avion du commandant Il'in fut abattu par la *flak*; il recevra le titre de Héros de l'Union Soviétique le 16 mai. Pendant les opérations en Crimée, entre le 21 avril et le 13 mai, le 13 DBAP de la Garde accomplit 253 sorties, dont 90 de bombardement en vol rasant. Bien qu'ayant lancé 4 602 bombes de 100 kg et 728 de 250, il ne compta que trois navires ennemis endommagés pour la perte de 13 Boston. La faute en revient au haut commandement qui aurait dû faire accompagner les Boston par des Il-2 de manière à éliminer les nids de *flak*.

En juin 1944, des A-20G et des Il-4, intervenant en vol rasant, firent sauter un barrage sur la Svir (Carélie), sur les arrières des Allemands. Ils furent accompagnés par des Il-2 qui s'occupèrent de la *flak* et permirent ainsi le succès de l'opération.

BOSTON DE CHASSE DE NUIT

Fin 1941, les Soviétiques disposèrent de leur premier radar aéroporté, le Gneis-2, d'une puissance de 10 kW et opérant sur une longueur d'ondes de 1,5 m. Il fut installé à bord d'un Pe-2 modifié en biplace, mais cet appareil s'avéra inadapté à ce nouveau rôle en raison de sa faible autonomie, d'un armement trop faible et d'une mauvaise tendance à décrocher à l'atterrissage qui le rendait particulièrement dangereux pour les opérations nocturnes.

En revanche, le Boston B-3 fut vite considéré comme un candidat idéal en raison de sa vitesse, de sa maniabilité, de son volume intérieur disponible et de son équipement d'origine très complet, en particulier pour le vol sans visibilité. Entre le 27 janvier et le 20 juin 1943, un Boston B-3, équipé d'un radar Gneis-2 et d'un IFF, fut testé au NII VVS par le commandant Sakharov. Au terme de 51 vols d'essais, il fut à même de déterminer la procédure la plus efficace pour des interceptions nocturnes.

En version de chasse de nuit, l'équipage du Boston B-3 se composait de trois hommes, un pilote, un opérateur radar et un navigateur. Ce dernier était installé dans le même compartiment que l'opérateur radar, dans le fuselage arrière. Le succès ou l'échec d'une sortie dépendait du degré de qualification de l'opérateur radar et de la coordination entre les trois membres de l'équipage.

En octobre 1942, trois Boston B-3 furent transférés à la PVO de Moscou (*Protivo-Vozdushnaïa Oborona* ou défense aérienne du territoire). Cependant, il fallut attendre juillet 1943 pour que, sur instruction personnelle de Staline, soit formée la 56 IAD DD (division d'aviation de chasse à long rayon d'action), composé des 45 et 173 APON (régiments d'aviation à emploi spécial). La formation et l'instruction des 39 équipages se déroulèrent à Ryazhsk, près de Ryazan. Les 32 A-20G-1 affectés à la division furent transformés en chasseurs de nuit par les soins de l'usine n° 81 de Monino, près de Moscou.

Ces appareils possédaient un armement très puissant, soit quatre canons Hispano M-1 de 20 mm et deux mitrailleuses Colt-Browning M-2 de 12,7 mm. L'appareillage spécialisé fut installé derrière le poste de pilotage et l'écran de contrôle dans le compartiment arrière, le navigateur étant relégué au fond du fuselage. Des réservoirs auxiliaires montés dans la soute à bombes offraient une capacité de 1 036 litres supplémentaires, portant l'autonomie maximale de l'appareil à huit heures.

L'entraînement dura plusieurs mois et ce ne fut qu'en mai 1944 que le 173 APON arriva au front, sur le terrain d'Olsufyevo, aux environs d'Orel, en protection des gares de triage de Gomel et Kalinovitchi, puis de Novozybkov. En août, le 45 APON arriva à Ozero pour protéger la gare de triage de Minsk. Au début, les deux régiments intervinrent indifféremment de jour et de nuit, mais à partir de septembre, ils furent réservés aux interceptions nocturnes.

SEULEMENT QUATRE VICTOIRES EN UN AN

L'année 1944 s'acheva sans qu'aucune victoire ne soit à

Un A-20G-1 de chasse de nuit, équipé d'un radar Gneis-2, au cours des essais effectués à Monino en 1943. On aperçoit les antennes dans le nez et sur les ailes.





porter au crédit de ces deux régiments. Le 45 APON avait réalisé 650 sorties au-dessus de Minsk et n'avait engagé l'ennemi que quatre fois, sans résultat. Les statistiques du 173 APON ne furent guère meilleures, d'autant que les A-20G furent fréquemment envoyés à la chasse aux avions de reconnaissance allemands opérant à très haute altitude. Ces échecs étaient imputables à une mauvaise coordination entre les contrôleurs terrestres qui limitaient la zone d'action des chasseurs, à de fréquentes méprises de la part des opérateurs radar et à des pannes régulières du radar Gneis-2. En outre, le radar de détection terrestre P-2, affecté à chaque régiment, ne permettait pas de déterminer l'altitude des avions ennemis, seulement leur direction, et en dessous de 1 000 mètres, il était incapable de détecter le moindre intrus !

Comme les pilotes cassèrent 11 appareils pendant cette même période, des têtes tombèrent et le personnel « repris en mains » par les sections spéciales de la NKVD. Le nouveau commandant de la division, le colonel Babenko, reçut l'instruction de faire passer en cour martiale les pilotes

coupables d'un manque de zèle au combat.

Cependant, ce qui améliora la situation fut l'introduction des radars terrestres soviétiques P-2M et américains SCR-527A et AN/TPS-3A au sein des compagnies de détection. Chacune put alors disposer trois postes de détection, reliés entre eux, autour des points névralgiques. Aucune mission ne fut exécutée jusqu'à la fin de l'hiver, les équipages se concentrant sur l'entraînement, notamment au tir aérien sur manche remorquée en coopération avec les projecteurs. Les deux régiments étaient séparés l'un de l'autre par une distance considérable. Le 45 APON continuait à protéger Minsk depuis Ozero et Matchulishtche et le 173 Lvov depuis Tsenyuv.

La situation évolua en mars 1945 avec l'encerclement de nombreuses troupes allemandes dans la région de Breslau. Pour les ravitailler, la Luftwaffe organisa un vaste pont aérien, parachutant vivres et munitions principalement de nuit. L'artillerie anti-aérienne soviétique s'avéra rapidement dépassée par les événements. À la requête du commandant



Un Boston B-3 (A-20C 41-19128) avant sa transformation, à l'été 1942. Beaucoup d'appareils des premières versions avaient conservé le numéro constructeur sur le nez (ici « 26 »). (Collection J. Mutin)

de la division, qui brûlait d'en découdre avec l'ennemi, le 173 APON fut transféré à Rudniki, près de Tchenstokhov. Pour contrôler l'espace aérien, deux postes de détection terrestres furent installés l'un à 3 km au nord et l'autre à 15 km à l'ouest de Breslau. En dix jours, le régiment accomplit 65 sorties, abattant deux planeurs de transport.

Pour renforcer le blocus, le 45 APON arriva à S'roda, dans les parages de Tchenstokhov. Pendant le mois et demi que dura la bataille de Breslau, les deux régiments exécutèrent 246 sorties. Les pilotes réussirent 68 interceptions (dont 11 grâce au radar Gneis-2), engagèrent le combat en 13 occasions et abattirent deux He 111 remorqueurs (capitaine Kaznov) et deux planeurs (lieutenant Tchesterikov). Cependant, l'intervention des chasseurs de nuit soviétiques eut un effet majeur sur le plan psychologique. Craignant d'être interceptés, les pilotes allemands larguèrent fréquemment leurs planeurs et leur fret avec précipitation et bien souvent dans les lignes soviétiques. Les Allemands furent contraints de réduire d'une manière sensible leurs rotations et le 7 mai, la garnison de Breslau capitula. Pour leur action déterminante dans la bataille, 16 navigants de la 56 IAD DD

furent décorés et la division reçut le droit d'accoler le nom « Breslavskaja » à sa dénomination.

Signalons en passant qu'à plusieurs reprises, des Boston de régiments de bombardement furent utilisés comme chasseurs de nuit occasionnels, notamment ceux du 10 BAP de la Garde dans la région de Rostov-sur-le-Don et de Kertch. Fin 1944 fut créée la 30 ENI (escadrille de nuit) sur A-20G équipés du radar Gneis-2 au sein de la flotte de la mer Noire. Elle arriva cependant trop tard pour entrer en action.

L'aviation navale utilisa aussi les Boston dans le rôle de chasseurs d'escorte pour protéger les navires et les convois ou pour escorter les bombardiers et les torpilleurs. Le A-20G était assez rapide et assez bien armé pour engager le combat avec les avions allemands. En août 1943, le pilote B. Maslov (Baltique) incendia un Fw 190 et le 10 octobre 1944, le lieutenant Aminiev (Nord) abattit un hydravion BV 138.

BOSTON « GUN-SHIPS »

En juin 1943, le 4 AK DD de la Garde (corps d'armée aérienne à long rayon d'action) lança à plusieurs reprises les

A-20G de l'un de ses régiments contre les terrains de la chasse de nuit allemande et les batteries de *flak* avant l'arrivée des bombardiers B-25 Mitchell. Le succès fut tel que le commandant de l'aviation à long rayon d'action, le général A.E. Golovanov, ordonna la formation d'unités spécialisées dans ce genre d'intervention.

En octobre 1943, le 113 AP NOB DD (régiment d'aviation à long rayon d'action anti-chasseur de nuit – qui deviendra en janvier suivant le 27 AP NOB DD de la Garde) s'installa dans les environs de Léningrad et de Brest-Litovsk. En avril 1944, il intervint lors d'un raid sur Constantza. Les avions n'étaient pas uniquement armés de canons et de mitrailleuses, mais aussi de roquettes RS-82. Des roquettes étaient aussi parfois montées sous le fuselage de manière à pouvoir être tirées vers l'arrière et servir d'armes défensives.

Un appareillage semi-automatisé, baptisé AKAB, fut testé sur un Boston. Il consistait en deux canons ShVAK de 20 mm et deux mitrailleuses UB de 12,7 mm montées sur un support mobile dans la soute à bombes. Grâce à des systèmes électromagnétiques, les armes pouvaient basculer vers le bas de manière à rester pointées sur la cible, une fois celle-ci « verrouillée », un peu à la manière des pointeurs laser d'aujourd'hui (en moins précis selon toute vraisemblance...). Comme cet appareillage pesait 500 kg, l'équipage était réduit au pilote et au navigateur. Pour décharger le pilote, une partie du système de pointage était maniée par le navigateur. Celui-ci réglait la vitesse, l'altitude

et l'angle d'inclinaison initial du AKAB et communiquait les données de tir au pilote. Celui-ci alignait la cible dans le réticule et quand ses indicateurs l'avertissaient qu'il était à distance de tir, il ne lui restait plus qu'à ouvrir le feu. Le support basculait de plus en plus vite au fur et à mesure que la distance entre l'appareil et la cible diminuait. Les armes étaient rechargées au besoin par le navigateur. Le AKAB était automatiquement déconnecté lorsque la roue avant de l'appareil se déplaçait.

Les essais sur un A-20G-1 se déroulèrent au printemps 1944 et à l'été, l'appareil fut transféré au 27 AP NOB DD de la Garde pour une évaluation opérationnelle. Celle-ci démontra que l'usage du AKAB nécessitait une grande attention, un entraînement intensif et régulier, une bonne maîtrise de l'appareil et un vrai travail d'équipe entre les deux membres de l'équipage. Elle détermina aussi que les conditions d'emploi optimales se situaient à une vitesse de 435 km/h à une altitude comprise entre 150 et 450 mètres.

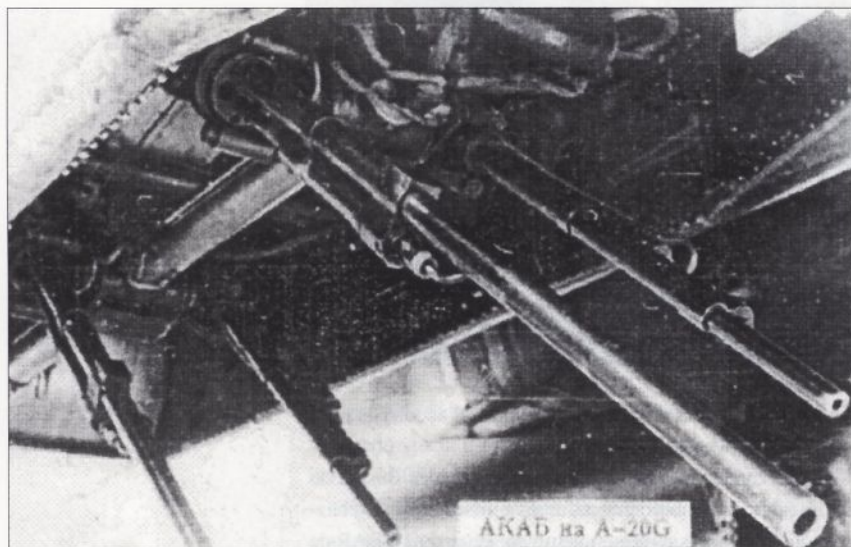
Dans la nuit du 28 juin 1944, l'appareil confié au commandant de la Garde Nikita Andreievitch Krapiva participa à un raid contre un aérodrome près de Baranovitchy (Biélorussie). Sa mission consistait à interdire tout décollage des chasseurs de nuit allemands qui y étaient stationnés. Cet aérodrome était une grande base de la Luftwaffe, abritant une centaine d'avions de la 6. *Lufteflotte*, bien équipée avec une piste principale et des pistes de dégagement en béton et des alvéoles, et surtout bien défendue par des canons de *flak* de tout calibre jusqu'au redoutable 88.

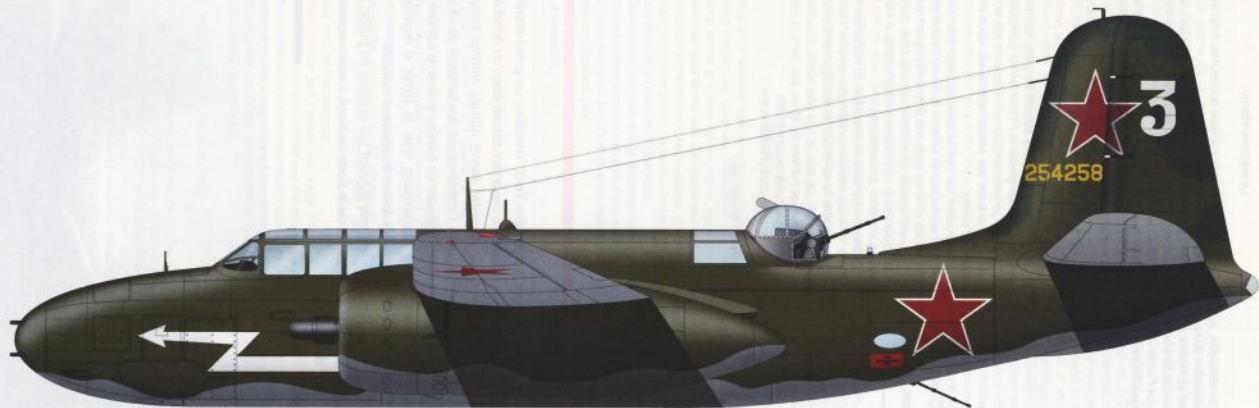
Krapiva ouvrit le feu d'une altitude de 300 m à la vitesse de 435 km/h, l'élévation du AKAB étant réglée à 18°. Deux avions furent immédiatement incendiés sur l'aérodrome et il y eut une forte explosion. Le pilote voulut faire un second passage, mais il fut atteint par la *flak*, les servants réglant leur tir sur la lueur des flammes sortant des canons et des mitrailleuses du A-20G-1. Des projectiles endommagèrent l'appareil et mirent hors d'usage le AKAB. Krapiva parvint néanmoins à regagner sa base à Ivan-Gorod (Narva). Le 11 novembre, Krapiva fut promu Héros de l'Union Soviétique. Six A-20G furent ultérieurement équipés du système, mais on ignore leur emploi opérationnel.

FIN DE CARRIÈRE

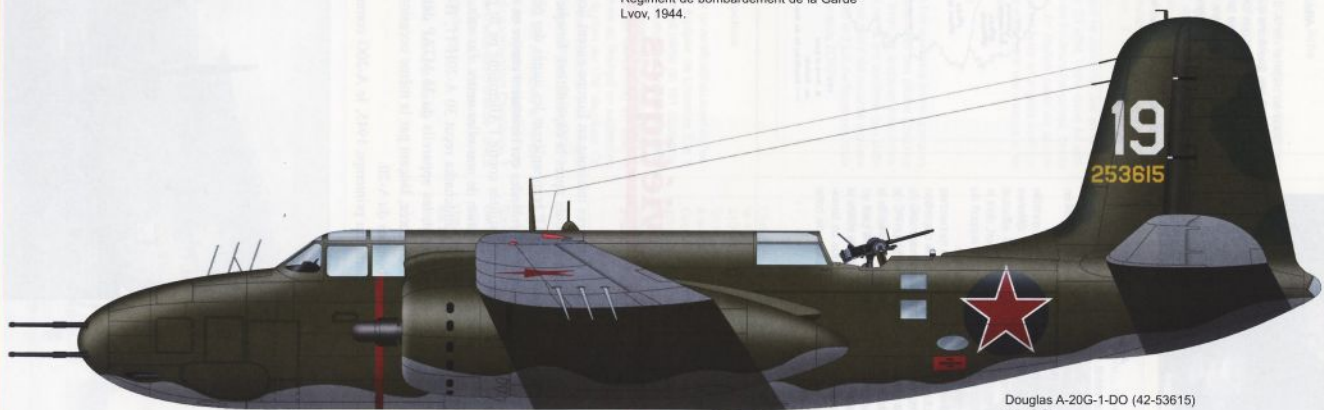
Les Boston furent utilisés jusqu'à la fin de la guerre, participant en masse aux ultimes opérations qui, à travers la Prusse Orientale, la Pologne, la Roumanie et la Tchécoslovaquie, devaient mener l'armée Rouge jusqu'au cœur de l'Allemagne. Les A-20G prirent une part prépondérante à la déroutée d'une contre-offensive allemande en Hongrie, revendiquant plus de la moitié des chars mis hors de combat. Lors de la bataille de Vienne, le 244 BAD détruisit 24 véhicules blindés, 13 dépôts, 8 ponts et 886 automobiles. La production du A-20 s'arrêta aux États-Unis fin 1944, le A-26 Invader lui succédant sur les chaînes de production. Les livraisons à l'URSS totalisèrent 2 104 A-20 (1 360 en 1943, 743 en 1944 et 1 en 1945), auxquels il convient d'ajouter 668 Boston III, DB-7B et DB-7C, soit un total de 2 771 machines prises en compte sur les 3 128 expédiées – soit un peu moins de la moitié de la production (7 385 exemplaires, tous modèles confondus). Parmi les derniers appareils livrés se trouvaient des A-20H et A-20K, semblables aux G et J mais équipés de moteurs plus puissants.

Ces photos de piètre qualité, car tirées d'un manuel de l'époque, montrent le système AKAB sous le ventre d'un A-20G. Il se composait de deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 12,7 mm et présentait la particularité de pouvoir être « verrouillé » sur une cible fixe au sol.





Douglas A-20G-15-DO (42-54258)
Régiment de bombardement de la Garde
Lvov, 1944.



Douglas A-20G-1-DO (42-53615)
45 APON
Ozero, septembre 1944.

REÇU 5 SUR 5



Aubert

C'est avec un grand intérêt que j'ai lu l'article sur la reconquête de la France dans le n° 24. J'aimerais apporter une petite précision concernant le capitaine Aubert, appartenant au GC 1/4 en 1944 et dont le profil du P-47D figure en page 19.

Durant mon affectation au Centre de détection et de contrôle 05/943 de Nice, (je suis officier contrôleur de défense aérienne dans l'armée de l'Air) en 1988, j'ai effectué quelques recherches concernant le capitaine Aubert, dont le nom devait être donné à la base aérienne 943, support du CDC, suite à une décision de la Région aérienne.

C'est ainsi que j'ai retrouvé, après beaucoup de recherches plus ou moins fructueuses, une copie de l'acte de disparition de ce pilote, daté du 2 septembre 1944, à la gendarmerie de Breil-sur-Roya. Il a disparu suite à une attaque sur un PC de division situé en Italie à Airole, (à quelques kilomètres de la frontière française, près de Sospel). Son P-47 est parti en tonneau lent à l'issue d'un piqué, puis a percuté une colline et a explosé, le 1^{er} septembre 1944. Peut-être que ce témoignage apportera quelques précisions à l'auteur de cette excellente série d'articles.

P.Lauray (Bourges, Cher)

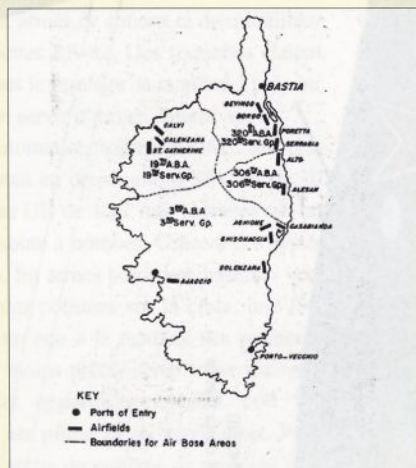
Alto... feu

Suite au courrier de M. J-C Santini de Marseille, et à vos divers questions quant à la localisation du terrain d'Ato, sachez que ce terrain était situé près de Follelli, petit village sur la RN.198 environ 40 km au sud de Bastia. Alto tire son nom de Fiume Alto, Fiume mot corse qui signifie en français fleuve, Alto étant le nom du fleuve.

À bientôt Dume.

Vous souhaitant bonne réception.

A. Durastanti



Le mystère Warby

Le mystère se perpétue à propos du crash du F-5B de Warburton (cf n° 22), car :

1) selon l'excellent *Eyes of the Eighth* de P. Keen, le serial 42-67325 devrait avoir existé aux rôles du 7th PR Group de l'USAAF;

2) la liste des serials montre que le bloc comprenant le 42-67325 concerne des P-38 ou la variante F-5. Les plus proches du -325 parmi les pertes sont les :

— 42-67319, un F-5B du 7th PRG, abattu par la flak le 12.08.44 (Lt.Col. Norris Hartwell);

— 42-67328, un F-5B du 4th PRG, perdu

dans le Pacifique;

3) par contre, la liste des MACR (*Missing Aircrew Reports*) pour les pertes du 12.04.44 ne comporte aucun F-5B. Le serial en question n'apparaît pas non plus dans les listes des pertes répertoriées selon les numéros d'avions.

Une explication de ces lacunes pourrait être que l'avion se soit écrasé en territoire libéré où il aurait été retrouvé. En effet, les listes des pertes n'indiquent que les appareils tombés en territoire ennemi. Mais dans ce cas pourquoi le pilote serait-il resté catalogué MIA (*missing in action* - porté disparu) ?

L'hypothèse que la date de disparition de Warburton le 12 avril 1944 soit erronée ne tient pas non plus. Dans ce cas, en effet, le 42-67325 devrait apparaître sous une autre date, ce que je n'ai pas vérifié. D'autant moins puisque ce numéro ne figure pas dans la liste des pertes par numéros consécutifs.

Le mystère reste donc presque entier !

R. Anthoine (Péron, Ain)

Boston soviétiques

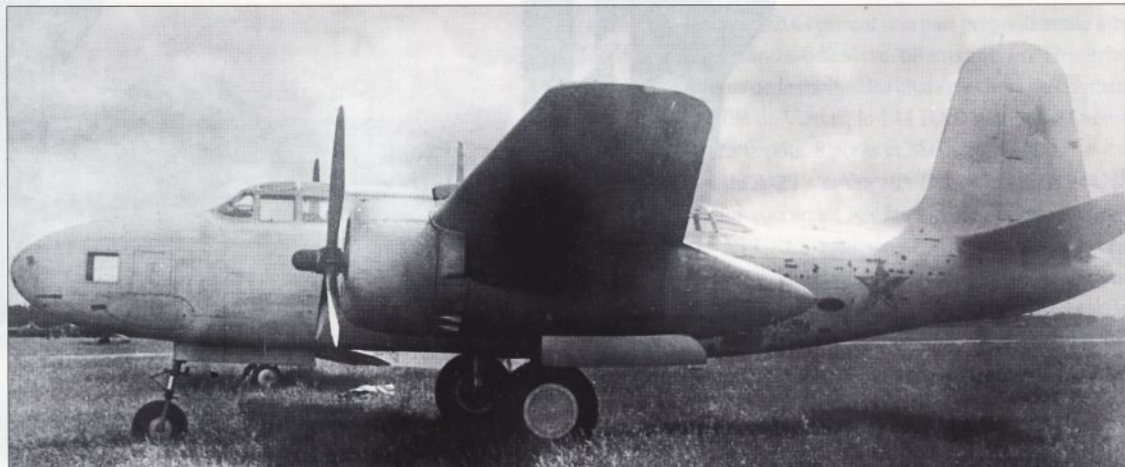
Les dernières missions en Europe eurent lieu le 13 mai, quelques jours après la capitulation, lorsque des Boston du 449 BAP bombardèrent les unités des 6ème et 8ème armées allemandes qui résistaient encore en Autriche. La fin des hostilités contre l'Allemagne ne fit pas cesser la transformation de nouvelles unités. En août, le 903 BAP basé au Kamtchatka reçut 30 A-20H-11, H-16 et K-16. Le 18 août, les appareils du 36 MTAP détruisirent un pont en Corée, lançant par la même occasion les dernières bombes du A-20.

À partir du printemps 1945, le A-20G commença à être

remplacé par le Toupolev Tu-2. Toutefois, un grand nombre fut conservé et demeura en service encore jusqu'au début des années cinquante. Certains furent utilisés comme remorqueurs de cibles, pour l'entraînement des batteries de DCA, pour la cartographie aérienne ou comme avions de liaisons... Quelques-uns se retrouvèrent sous la livrée d'Aeroflot, évidemment dépouillés de tout équipement militaire.

Deux Boston se trouvent aujourd'hui exposés au public en Russie, l'un au musée de la flotte du Nord, l'autre au musée de Monino.

Un Boston B-3 transformé en transport de VIP après la guerre et utilisé par l'institut central d'aéro-hydrodynamique.



Guesswork

En tant que radiomodéliste et constructeur d'avions de guerre 14-18, je rencontre énormément de difficultés pour obtenir des informations au sujet du camouflage et des marques de ces avions. La majorité des revues spécialisées donnent des profils d'avions. Or, sans une vue du dessous et du dessus de l'avion, nous n'allons pas très loin dans le schéma exact de peinture.

N. Pieters (Bruxelles, Belgique)

Nous vous rappelons que toutes nos planches couleur sont réalisées exclusivement à partir de photos. Nous sommes donc tributaires de ce que l'on trouve – ou pas – dans les archives. Or, la plus belle fille du monde ne peut donner que ce qu'elle a. Non seulement, nous éprouvons bien du mal à dénicher la photo présentant l'autre côté de l'appareil (la face cachée de la lune), mais s'il faut aussi une photo de dessus et une de dessous, autant chercher une paille dans une botte d'aiguilles...

Alors, de deux choses l'une : ou nous continuons à faire ce que l'on peut avec ce que l'on a, ou on invente tout le reste pour faire plaisir aux maquettistes. Avouez que cette seconde solution n'est ni sérieuse ni très honnête intellectuellement.

Scuzili !

Nos amis lecteurs italiens ont, pour la plupart, bien aimé l'article sur Gabriele d'Annunzio, mais beaucoup moins la notice biographique. Nous tenons à préciser qu'elle n'a pas été écrite par Jim Grant, mais par la rédaction d'Aéro-Journal. C'est donc à nous, et à nous seuls, d'assumer notre opinion sur la poésie et la prose de d'Annunzio.

Sans doute les mots ont-ils dépassé notre pensée et nous présentons nos excuses à nos amis italiens si nous avons pu les choquer avec cette remarque qui ne s'imposait pas.

La rédaction

Le Fw 190 de Faber

J'avais à peine 15 ans quand j'ai découvert Aéro-Journal, maintenant j'en ai 18. [...] Je voudrais revenir sur le n° 24. Tout d'abord, l'article sur le Squadron 102 du Bomber Command. Par curiosité, j'ai fait le décompte des pertes toutes causes confondues que vous citez dans l'article. On arrive au chiffre ahurissant de 32 Whitley et 146 Halifax perdus en opérations, c'est énorme ! Les pertes du Bomber Command étaient donc si élevées ? En tout cas, moi, ça me renverse.

Puis, retour sur l'article du 1426 Flight. Je me demandais pourquoi n'avait pas été pris en compte le Fw 1090A-3 d'Armin Faber de la 7./JG 2, qui posa involontairement son appareil sur un terrain britannique après une erreur d'orientation à la suite d'un combat le 23 juin 1942 ?

S. Mantoux (Mâcon, Saône-et-Loire)

Le Fw 190 de Faber fut une prise de la plus haute importance pour la RAF. Repeint aux couleurs anglaises, immatriculé MP499, il fut transféré au RAE de Farnborough pour des essais comparatifs avec les chasseurs britanniques de la nouvelle génération (Spitfire IX, Spitfire Griffon et Typhoon). À plusieurs reprises, il fut confié au capitaine Maurice Claisse, un Français libre, ancien pilote d'essais de la maison Breguet. L'appareil fut rayé des contrôles le 18 septembre 1943.

Le 1426 Flight n'avait pas vocation à évaluer les avions capturés, mais à les présenter aux unités opérationnelles comme « carnets de silhouettes » grandeur nature.

Vaclav Jicha

Permettez-moi, comme lectrice de votre revue, de vous faire part d'un commentaire en ce qui concerne le palmarès du GC I/6 publié en page 66 du n° 24. Avant guerre, j'ai très bien connu le pilote Vaclav Jicha, étant moi-même d'origine tchèque et passionnée d'aviation. Ce pilote a volé sous les cocardes françaises au GC I/6 avant de s'illustrer en Angleterre, notamment comme pilote d'essais à Castle Bromwich sous la houlette d'Alex Henshaw. Suite à un accident, il a trouvé la mort le 1^{er} février 1945 à bord d'un Anson dont il était passager; il repose au cimetière d'Haddington en Écosse.

La littérature aéronautique ne concorde pas en ce qui concerne son palmarès. En effet, votre revue lui attribue deux victoires sous les couleurs françaises, tandis que l'historien tchèque Jiri Rajlich parle de quatre victoires dans son livre et un texte en anglais confirme ce qui précède. Pourriez-vous revoir vos sources et les confronter à ce qui précède.

Juliette Liska (Bruxelles)

Ce n'est pas la première fois que nous avons quelques soucis à réconcilier les palmarès des pilotes tchèques (et polonais, d'ailleurs) avec les archives françaises. Les autorités françaises ne lui ont confirmé que deux victoires, le Do 17 le 21 mai ayant été accordé à quatre pilotes français et le Hs 123 le 5 juin ne figure pas dans le registre d'homologation de la ZOAN.

Vaucluse

Je voudrais vous apporter un rectificatif au sujet de l'escadrille spéciale BCRA, équipée de Lysander. Elle a été formée en 1944 et faisait partie du 161 Squadron. Les deux premiers pilotes formés en Angleterre étaient Libert et Boris, tous deux capitaines. Au retour en AFN, le capitaine Henri Boris (dit Beaumont) en était le commandant. À son arrivée au Bourget en septembre 1944, l'escadrille a pris le nom de 1/56 Vaucluse. Ce nom avait été pris parce que l'escadrille avait exécuté quelques missions de nuit au-dessus de ce département en 1944.

En 1945, le 1^{er} avril, elle est constituée à Persan-Beaumont, toujours sous les ordres du capitaine Boris et non sous les ordres du commandant Christienne. Il arrivera plus tard et j'ai servi sous ses ordres de 1954 à 1958. Il a fini général au SHAA à Vincennes et est malheureusement décédé depuis.

J. Bruhier (Vaires-sur-Marne, Seine-et-Marne)

Putt... Putt... Maru... n'est plus



Nous avons le regret de vous informer que Charles Henry MacDonald est décédé le 4 mars 2002 à l'âge de 87 ans. Lui qui se faisait une joie de voir publier sa biographie dans un magazine français, il n'en aura malheureusement pas eu le temps.

Pas tout à fait finito, Benito

Plusieurs lecteurs nous ont signalé que le B-25J de la 4^{ème} de couverture du n° 24 appartiendrait au 310th Bomber Group.

En revanche, les informations sont discordantes quant à la date à laquelle la photo publiée par le National Geographic dans un numéro de 1945 a été prise (photo qui nous a servi de référence pour la réalisation du profil). En tout état de cause, elle ne peut guère avoir été prise avant début 1944, le B-25J sortant d'usine en décembre 1943.

Le mystérieux Stinson

M. René Baget nous adresse une autre photo du Stinson Reliant, que l'on voit en page 13 du n° 24. Caché dans le garage d'une villa à Pau en juin 1940, il a passé la période de l'occupation bien au chaud. Il a été remonté en septembre 1944 par les ateliers de la base de Pau-Pont Long (où il a été photographié).





L'HOMME PIRE QUE LE TONNERRE ET L'ÉCLAIR

Jean Tulasne

du nouveau GC II/9, dont Tulasne prend le commandement. Mais de nouveau remaniements font qu'il se retrouve commandant de la 2^{ème} escadrille du GC I/7, malheureusement prévu pour le Levant. Et, le cœur serré, Tulasne embarque avec son groupe le 20 janvier 1940 à destination de Beyrouth. Après un long périple, le GC I/7 s'installe à Rayack le 6 mars.

Des nouvelles chaque jour plus alarmantes parviennent aux pilotes qui, moralement très abattus, apprennent la signature de l'armistice. Les discussions très âpres sur la conduite à tenir divisent les aviateurs en deux camps. Tulasne, lui, a vite choisi. Il a enfin obtenu de l'état-major d'Air Levant un ordre de mission pour envoyer une patrouille renforcer la RAF en Égypte. Le 23 juin, les Morane 406 du lieutenant Péronne et des adjudants-chefs Ballatore et Coudray s'envolent pour Héliopolis. Tulasne, ami de Péronne, escompte bien les rejoindre avec le reste de son escadrille. Mais, il est trop tard. L'interdiction de vol tombe le lendemain.

Rendu responsable du passage en dissidence de ses pilotes, Tulasne est interdit de vol. Or, il n'a plus en tête qu'une seule idée qui l'obsède : rejoindre la France libre et se battre. Il décline une offre du chef des Druzes. Celui-ci voulait comme pilote personnel « l'homme pire que le tonnerre et l'éclair » qui avait ébloui les indigènes arabes et druzes par ses acrobaties aériennes. En grand secret, il prépare son départ et n'attend plus qu'une occasion.

Elle se présente le 5 décembre 1940. En patrouille avec l'adjudant-chef Amarger, il simule une panne d'inhalateur, pique vers la mer et redresse en douceur au ras des flots. Quelques minutes plus tard, il pose son Morane 406 n° 819 sur la piste de Lydda, en Palestine. À Rayack, personne n'est vraiment dupe de la supercherie, mais il faut faire semblant pour éviter les sanctions de la commission d'armistice. Le capitaine Jean Tulasne a droit à un requiem solennel dans la cathédrale de Beyrouth et des fleurs sont jetées en mer à l'endroit de sa « disparition ».

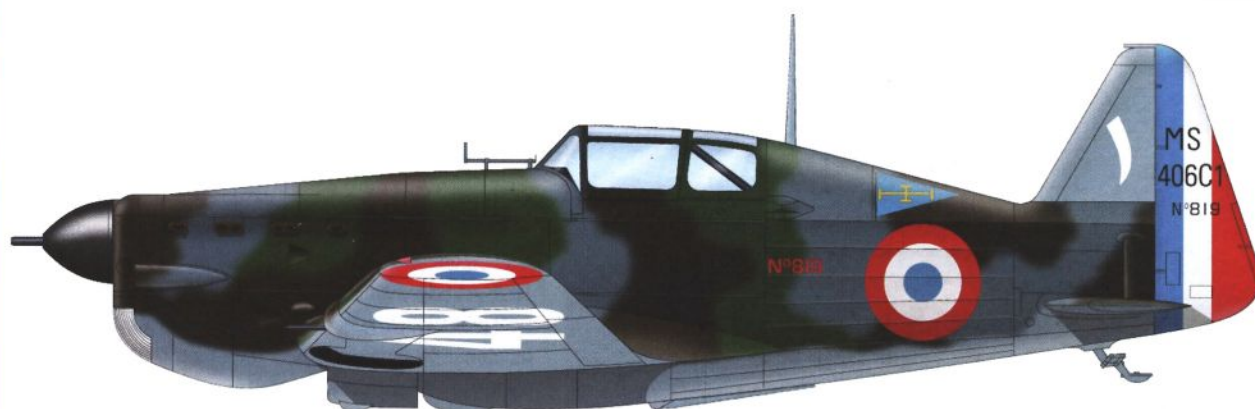
À peine arrivé, il est dirigé sur Jérusalem puis Le Caire, où il s'engage officiellement dans la RAF avant le grade de *Flight Lieutenant*. Il s'entraîne sur Hurricane à Ismailia jusqu'au début janvier 1941 et sort de l'OTU avec la mention « pilote exceptionnel ». Il est affecté au N° 274 Squadron engagé dans la région de Tobrouk.

Entre le 17 janvier et le 5 février 1941, il cumule 19 missions de guerre et, dès la première, il réalise un exploit peu commun

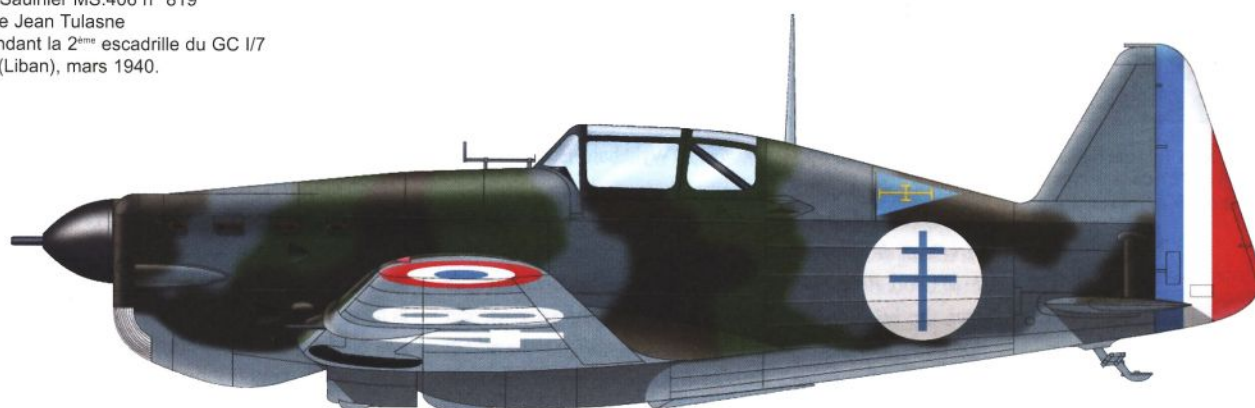
Jean Tulasne naît le 27 octobre 1912 à Nancy, où son père, officier d'aviation, se trouve stationné. C'est dire si sa vocation est précoce et sa détermination n'en est que renforcée lorsque, à l'âge de 17 ans, il perd son père tué au retour d'une mission. Il entre au Prytanée de La Flèche et il curieux de noter que la promotion 1931, Tafilalet, donnera ses trois premiers commandants au *Normandie-Niemen* ! Il sort de Saint-Cyr en 1933 avec le grade de sous-lieutenant et passe deux ans à l'école de l'Air de Versailles avant d'être affecté à la 15^{ème} escadre de bombardement à Avord.

Cependant, Jean Tulasne veut être chasseur. Et à force d'insistance, il finit par rejoindre la 3^{ème} escadre de chasse à Dijon en avril 1937. Très vite, il manifeste de véritables dons pour l'acrobatie, trop sans doute... Car, en octobre 1938, l'école de l'Air le rappelle comme moniteur. Il n'y reste pas longtemps et obtient une mutation pour l'ERC 574 à Tunis-el Aouina en mai 1939.

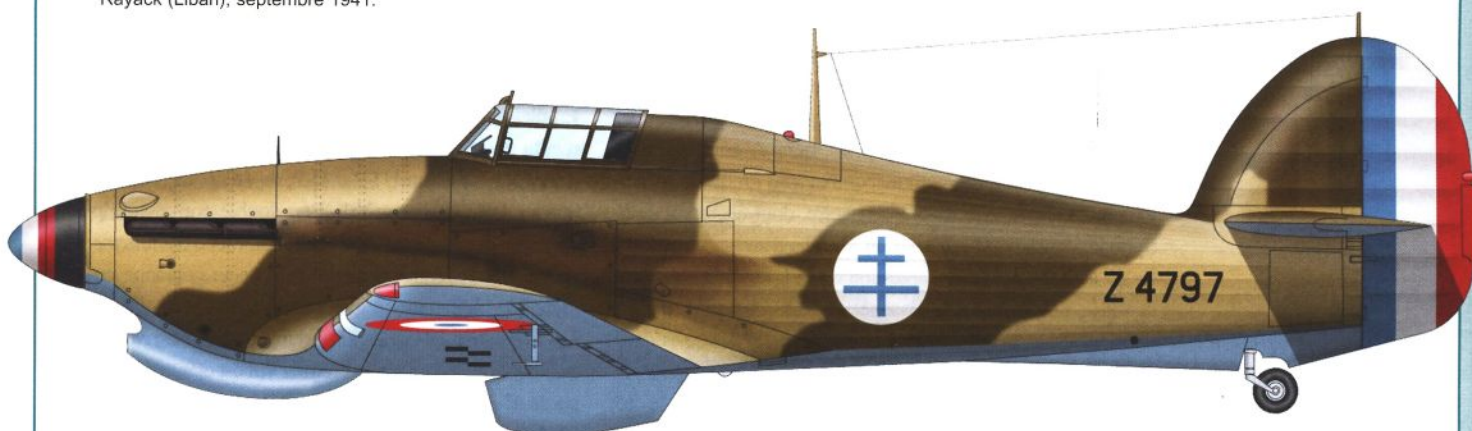
Le 15 juin 1939, il est promu capitaine. Les prémices d'une guerre prochaine entraînent une certaine réorganisation au sein de l'armée de l'Air. L'ERC 574 forme la 4^{ème} escadrille



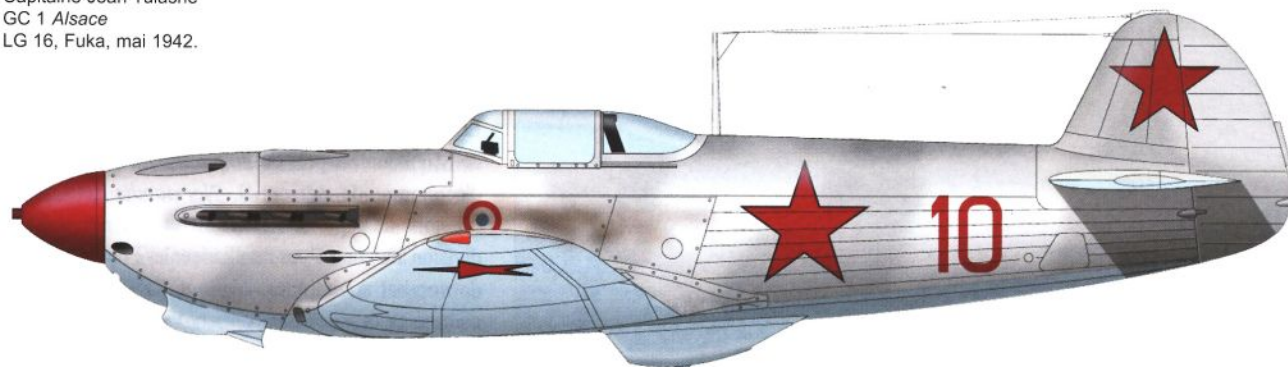
Morane-Saulnier MS.406 n° 819
Capitaine Jean Tulasne
Commandant la 2^{ème} escadrille du GC I/7
Rayack (Liban), mars 1940.



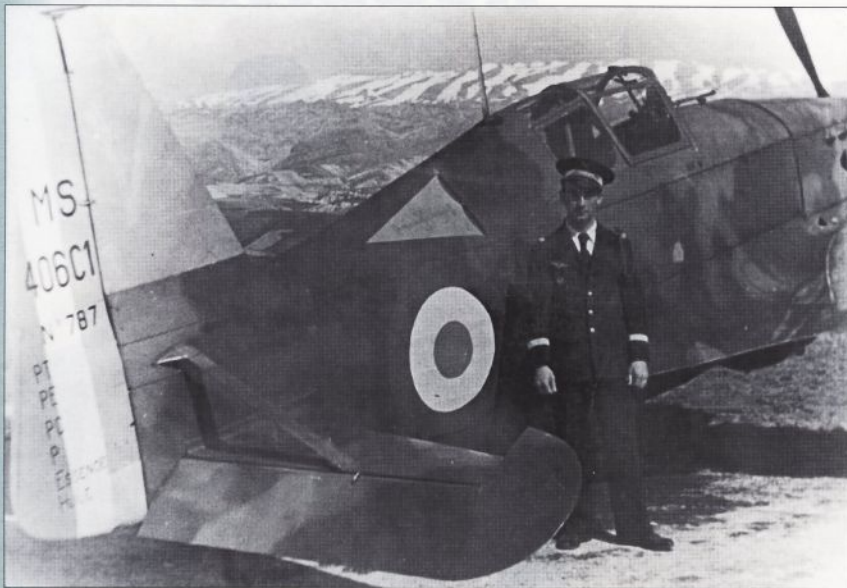
Morane-Saulnier MS.406 n° 819
GG 1 Alsace
Rayack (Liban), septembre 1941.



Hawker Hurricane Mk. I (Z4797)
Capitaine Jean Tulasne
GC 1 Alsace
LG 16, Fuka, mai 1942.



Yakovlev Yak-1
Commandant Jean Tulasne
GC 3 Normandie
Polotniani-Zavod, mars 1943.



Jean Tulasne devant le MS.406 n° 787 de la 2^{ème} escadron du GC I/7 à Rayack au printemps 1940. (Famille Tulasne)

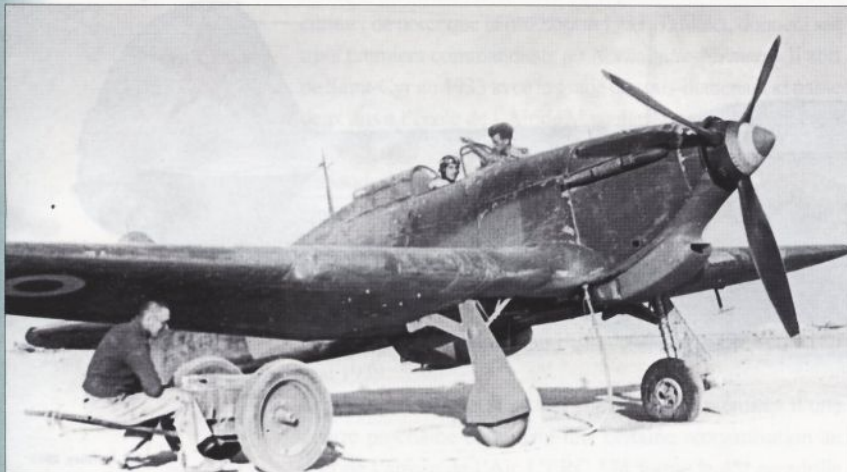
en compagnie du *Flight Lieutenant* Wykeham-Barnes, qu'il a narré lui-même :

« Je rencontrais un jour dans les airs un avion sanitaire Savoia 81 venant de Tobrouk, ville assiégée par les Anglais. Le signe de la Croix Rouge inscrit sur l'avion ne me permettait pas de tirer sur lui. Toutefois, je n'eus qu'à m'approcher de cet appareil pour que le "courageux" pilote italien descendit et se posa sur une plage... dans les lignes anglaises. Les passagers tentèrent aussitôt de s'enfuir, mais ils furent faits prisonniers. Or, parmi eux se trouvaient six généraux italiens qui tentaient de fuir de Tobrouk. »

Après la bataille de Tobrouk, les Français reviennent à Amrya. C'est là que, fin février, Tulasne apprend deux nouvelles, une bonne – sa promotion au grade de commandant – et une mauvaise – le général De Gaulle le nomme chef d'état-major des FAFL au Moyen Orient. À contrecœur, il laisse ses camarades repartir au combat sans lui. Il n'en effectue pas moins deux missions de guerre, dont un survol de la Syrie le 18 mai 1941 à bord d'un Maryland sud-africain.

Le 27 août 1941, sur la suggestion du Tulasne, le général De Gaulle signe l'acte de naissance du GC I *Alsace*, qui va regrouper les pilotes de chasse français alors dispersés dans différentes unités au Moyen Orient. Tulasne prend le commandement du groupe, officiellement formé le 15 septembre sur la base de Rayack, une base qu'il a quittée neuf mois plus tôt... Il y retrouve même les MS.406 abandonnés

Jean Tulasne dans son Hurricane Mk. I Z4757 sur le Landing Ground 16 près de Fuka, en mai 1942. (Famille Tulasne)



par le GC I/7 conformément à la convention d'armistice consécutive à la défaite des forces de Vichy en Syrie. Le 1^{er} octobre, Tulasne est cité à l'ordre des FAFL et reçoit la Croix de Guerre avec étoile de Vermeil.

L'impatience des pilotes grandit et, enfin, le 19 janvier 1942, le GC I rejoint Ismaïlia où il peut commencer son entraînement sur Hurricane. Le 13 avril, un premier détachement s'installe à LG 16 (Fuka), mais les durs combats aériens tournent fréquemment à l'avantage de la Luftwaffe dont le Bf 109F est largement supérieur au Hurricane Mk. I.

Le 2 juin 1942, le général Valin rencontre Tulasne à Fuka pour lui confier le commandement d'un futur troisième groupe de chasse français destiné à être engagé aux côtés des Soviétiques. En fait, Tulasne en prend le commandement opérationnel, le commandement administratif étant confié au commandant Pouliquen. Avec plusieurs autres volontaires (Castelain, Derville, Littolff, Poznanski et Preziosi), Tulasne quitte le front le 12 juin à destination de Rayack.

C'est sur la base libanaise que le GC 3 est formé officiellement en date du 1^{er} septembre 1942 et le 16, le général De Gaulle confirme son nom de baptême : *Normandie*. Après une courte période d'attente, pilotes et mécaniciens s'envolent le 12 novembre sur des C-47 américains pour un long périple qui les conduit à Ivanovo, à 250 km au nord-est de Moscou, à la fin du mois.

Les Soviétiques, qui accueillent les Français à bras ouverts, leur laissent le choix du matériel. Tulasne essaie plusieurs appareils et s'arrête finalement sur le Yak-1, un petit monoplace rapide et maniable qui convient parfaitement au tempérament des pilotes de chasse français. Choix politique ? Sans aucun doute, mais à bien y regarder, le Hurricane n'a plus rien d'un chasseur moderne fin 1942 et Tulasne redoute une pénurie de rechanges pour le Bell P-39 américain.

En plein hiver russe, les Français commencent leur entraînement : du 1^{er} au 18 décembre 1942, instruction au sol et vols d'accoutumance sur UT-2 et U-2; du 18 décembre 1942 au 25 janvier 1943, vols sur Yak-7 en double commande puis en solo; du 25 janvier au 14 mars 1943, vols d'entraînement aux opérations aériennes. Tulasne paie de sa personne en effectuant 20 vols en tant qu'instructeur.

Le 19 janvier 1943, les six premiers Yak-1 arrivent enfin à Ivanovo. Le 25 janvier, le premier vol est effectué par Tulasne sur le n° 33.112. Ces appareils sont rejoints par quatre autres le 31 janvier.

Les Soviétiques souhaitent que l'unité française soit organisée selon leur méthode qui veut que le commandement soit assuré par un opérationnel, Tulasne prend officiellement le groupe en charge le 21 mars 1943, en remplacement de Pouliquen, rappelé à Moscou.

Le 22 mars, 14 Yak-1 s'envolent pour le terrain de campagne de Monkounino, près de Polotniani-Zavod. Pour des raisons d'économie de personnel, *Normandie* sera réservé aux missions de supériorité aérienne et sera rattaché à la 303^{ème} division aérienne. Pour familiariser les Français aux méthodes de combat soviétiques, *Normandie* sera d'abord engagé comme escorte des bombardiers Pe-2 du 261^{ème} régiment du commandant Dymtchenko.

Si la première sortie opérationnelle se déroule le 26 mars, lorsque Derville et Durand décollent sur alerte pour tenter d'intercepter un avion de reconnaissance allemand, la première véritable mission de guerre a lieu le 5 avril.

Ce jour-là, deux patrouilles doubles sous les ordres du commandant Tulasne escortent trois Pe-2 entre Roslavl et Smolensk. Deux Fw 190 tentent d'intercepter les bombardiers. Le premier est tiré plein arrière par Preziosi et part en flammes vers le sol. Le second est attaqué par trois quarts avant par Durand et est compté comme probable. Les Yak et les Pe-2 rentrent sans avoir reçu la moindre balle. C'est la première victoire homologuée de *Normandie* (rapport n° 059/1 de la 303^{ème} division). Le lendemain, le général Khoudiakov adresse un message de félicitations aux Français, précisant que « *les équipages ont observé que les hôtes ont abattu deux avions.* ». De ce fait, la victoire probable de Durand est transformée en victoire confirmée sous le même numéro d'ordre.

Le 16 avril, *Normandie* arrive à Vassilevskoïe, à moins de quarante kilomètres du front. L'escadrille dispose sur place de 8 Yak-1 et 10 pilotes, et 2 Yak indisponibles. Le personnel loge dans les isbas évacuées par les habitants. Le lendemain, le général Khoudiakov place sous les ordres de Tulasne six Yak du 18^{ème} GuIAP avec pour mission de bloquer le terrain allemand de Secha. La mission s'achève sur un succès total.

Le 20 mai, *Normandie* fait mouvement sur Loubny, à deux kilomètres au nord-ouest de Koselsk. Un court repos lui est accordé après les nombreuses missions (187 sorties depuis le 18 avril) menées depuis Mosalsk.

Le 2 juin, *Normandie* retrouve le 18^{ème} GuIAP à Khationki. Les mécaniciens se construisent des abris et des cabanes en branchages et les pilotes sont logés dans un village à quatre kilomètres du terrain - sauf un. Pour être le premier à décoller en cas d'alerte, Jean Tulasne installe sa paillasse à moins de vingt mètres de son avion, dans un trou de deux mètres sur deux, qu'il recouvre de rondins de bois et de terre. « *En plein mois de juin, écrit le capitaine Pierre Pouyade, il y régnait une humidité d'égout. Tous les insectes des terres humides et grasses s'y donnaient rendez-vous pour gambader à plaisir sur son sac de couchage. Et quand, vers trois heures du matin, l'annonce du point du jour nous ramenait au terrain dans notre vieux camion pour une nouvelle journée de guerre, nous le trouvions au sortir de sa tanière, aussi frais et reposé et peu rhumatisant que s'il avait dormi sur la meilleure couche et toujours aussi décidé et violent dans son désir de combattre.* »

Le 23 juin vers 5 heures, Tulasne et Béguin rencontrent un Fw 189 protégé par deux Fw 190 dans la région de Bouda. Tandis que Béguin fonce sur le bimoteur, Tulasne s'occupe des chasseurs; il ajuste l'un des deux Fw 190, dont la destruction sera confirmée par un poste d'observation. Jean Tulasne vient de remporter sa première victoire confirmée, la douzième de *Normandie*, qui lui vaut une citation et une palme de bronze à sa Croix de guerre.

Le 5 juillet, l'arrivée de douze Yak-9 flambant neufs permet de réorganiser l'unité et de créer deux véritables escadrilles, dont la 1^{ère} (baptisée *Rouen*) est confiée au capitaine Pouyade et la 2^{ème} (*Le Havre*) au capitaine Littolff.

Le 11 juillet, les Soviétiques répliquent à l'opération « *Zitadelle* » lancée par les Allemands contre Koursk en organisant une puissante contre-attaque dans la région d'Orel. Il s'ensuit l'une des plus titanesques batailles de tous les temps, mettant aux prises quelque 6 000 chars, 4 000 avions et 2 millions d'hommes.

Les missions se succèdent à un rythme échevelé. *Normandie*

accumule les victoires, mais aussi les pertes. De son côté, Jean Tulasne abat un Bf 110 le 15 juillet.

Après Jean de Tedesco le 14 juillet, Bernavon, Castelain et Littolff sont portés disparus deux jours plus tard. Mais le pire reste à venir.

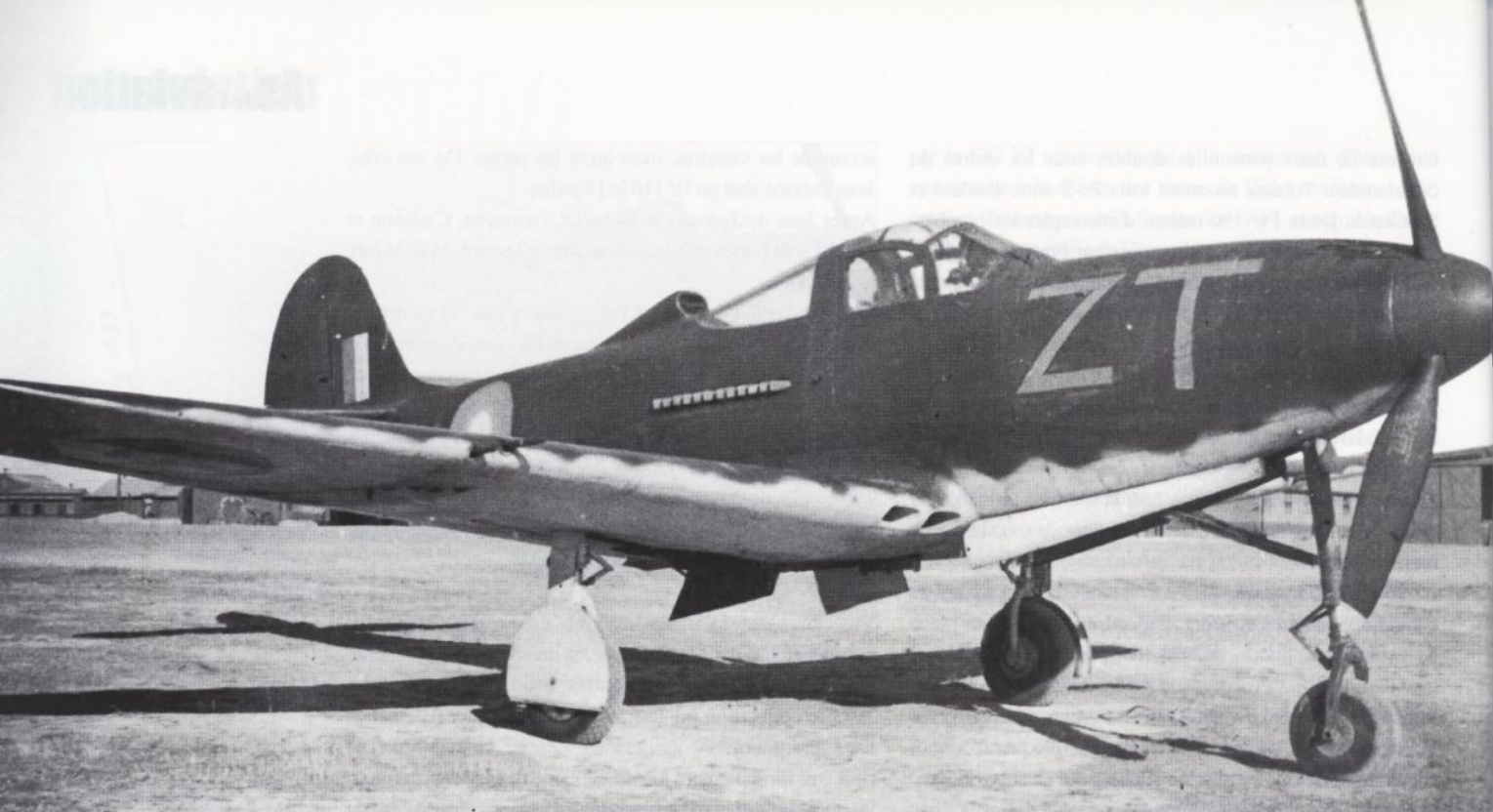
Le 17 juillet à 17h10, neuf Yak décollent pour la quatrième mission de la journée, une escorte de Il-2 vers Znamenskaïa (20 km au nord-ouest d'Orel), sous le commandement de Tulasne. Ce dernier ne rentre pas.

Pouyade est certainement le dernier à l'avoir vu : « *Quelques secondes après qu'il a signalé la présence de nombreux FW 190 au-dessus de nous dans un ciel d'été presque pur, le petit nuage blanc qui passa entre nous deux quand il grimpa dans le soleil me le cacha pour toujours.* »

Vingt ans plus tard, les enfants d'une école d'Orel effectuent des recherches dans les bois sur les indications d'une vieille femme qui, avec plusieurs autres, avait enterré en juillet 1943 le corps d'un pilote français subtilisé aux Allemands dans une grange où ils l'avaient déposé. La dépouille ne peut être formellement identifiée, faute de pièces personnelles, mais les camarades russes sont persuadés qu'ils s'agit de celle du commandant Jean Tulasne. Ils ont tenu à garder sur leur terre, sous la dalle du « *pilote français inconnu* » dans le cimetière de Vedenskoïe, près de Moscou, celui qui avait donné sa vie pour la libération de leurs deux patries opprimées par l'agresseur nazi.

Jean Tulasne et le commandant Dymtchenko du 261^{ème} régiment avant le départ de la toute première mission de guerre de *Normandie* le 5 avril 1943. (SHAA)





Cobra en Australie

Quand la zone du Pacifique Sud bascule dans la guerre totale en décembre 1941, les forces alliées se trouvent très vite dans une situation difficile voire catastrophique. Au printemps 1942, l'Australie même se retrouve menacée et après la saignée des semaines précédentes, la RAAF est à court de chasseurs pour défendre son espace aérien face aux probables envahisseurs japonais.

Démunie de chasseurs, la RAAF se voit contrainte d'accepter des P-39, un appareil qu'elle ne conservera pas longtemps.

L'Australie se tourne alors vers son lointain allié et ancien pays de tutelle, la Grande-Bretagne qui répond qu'elle ne peut rien faire dans l'immédiat ^[1]. Les Australiens, quelque peu déçus par l'attitude des Anglais, n'ont d'autre choix que de demander l'aide des Américains présents en Australie depuis quelques semaines. La 5th Air Force reçoit l'ordre de fouiller ses dépôts et c'est ainsi que la RAAF va mettre en service une collection d'avions des plus hétéroclites au cours de l'été 1942. Les P-39, qui étaient arrivés en toute hâte des États-Unis après Pearl Harbor, font partie de cette catégorie.

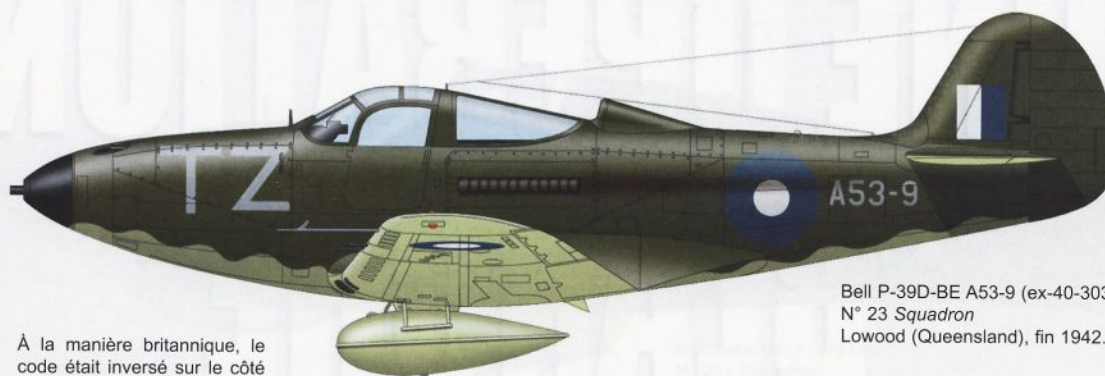
[1] Un Wing finira par être envoyé comprenant les N° 451 RAAF, 452 RAAF et 54 Squadrons, mais après les moments chauds.

Un premier lot de 14 P-39 est livré le 27 juillet 1942. Le P-39 reçoit le numéro 53 dans la nomenclature de la RAAF et ces avions reçoivent donc les *serials* A53-1 à A53-14. Ces premiers chasseurs sont de plusieurs sous-types, P-39D-BE (A53-8 et 9), P-39D-1-BE (A53-10 à 14) et P-39F-BE (A53-1 à 7). Les différences entre ces modèles, somme toute mineures, importent peu sur la maintenance générale et n'inquiètent donc pas les responsables de la RAAF.

Les sept premiers Airacobra sont réceptionnés au 2 Aircraft Depot de Richmond (New South Wales). Ils sont tout de suite envoyés au N° 24 Squadron basé à Bankstown (NSW) et commandé par le Squadron Leader J.R. Perrin. Cet escadron, anciennement équipé en Hudson et Wirraway, est rentré depuis quelques semaines de Rabaul, où il a été virtuellement anéanti par les Japonais. En plus des sept P-39 il reçoit aussi quelques Wirraway. Bien que servant avant tout à l'entraînement, les avions dont dispose le N° 24 Squadron sont utilisés pour les patrouilles côtières et pour l'interception.

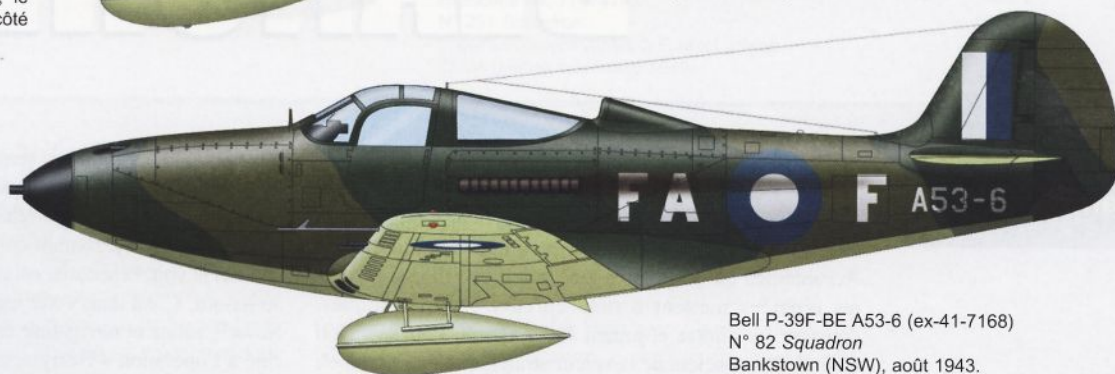
Les sept autres Airacobra sont pris en compte par le N° 23 Squadron le 17 août 1942. Basé à Lowood (Queensland), il est commandé par le Squadron Leader K.M. Hampshire. Cette unité volait aussi auparavant sur Hudson, mais ses appareils ont été transférés à d'autres unités opérant sur des points plus chauds. Comme pour le N° 24 Squadron, le n° 23 perçoit en complément 18 Wirraway. Malgré le changement de matériel, il continue à faire des missions de patrouilles côtière de manière intensive.

Le P-39D-BE A53-9 (ex-40-3035) avec le N° 23 Squadron, qui à cette époque portait le code « T » (« Z » étant la lettre individuelle de l'appareil). (Photo via Bill Baker - AHSA)



À la manière britannique, le code était inversé sur le côté droit du nez.

Bell P-39D-BE A53-9 (ex-40-3035)
N° 23 Squadron
Lowood (Queensland), fin 1942.



Bell P-39F-BE A53-6 (ex-41-7168)
N° 82 Squadron
Bankstown (NSW), août 1943.

© P.-A. Tilley, 2002

Dès le mois de février 1943, le N° 23 Squadron se sépare de ses Airacobra en vue de recevoir des Vultee Vengeance. Les machines sont versées au N° 83 Squadron, sauf le A53-11 accidenté à l'atterrissage un mois auparavant. Cet escadron a été créé le 26 février 1943 sur la base de Strathpine (Queensland) et son rôle principal consiste en l'interception des avions non identifiés, des avions hostiles, des navires et sous-marins, d'où la nécessité de mettre en ligne des chasseurs, encore si peu nombreux en ce début de 1943 dans les rangs de la RAAF. Dès le mois de juin 1943, le CAC Boomerang remplace les P-39 de l'escadron, dont les derniers exemplaires quittent l'unité le 8 juin.

Le N° 24 Squadron garde ses P-39 pendant un an puis est également transformé sur Vengeance. Les cinq survivants partent le 7 juin 1943 et sont remis au N° 82 Squadron, nouvellement créé sur la même base de Bankstown. En effet, sur les sept machines perçues, trois ont été perdues à la suite d'un accident. Le premier, le A53-5, est victime d'une panne moteur en vol le 26 octobre 1942 et son pilote, le *Flying Officer* H.C. Nette, est tué lors de son atterrissage forcé sur la base de Bankstown. Au mois de février, deux avions sont détruits à quelques jours d'intervalle : le A53-1 suite à un problème moteur le 19 février 1943 (le *Pilot Officer* A.F. Tutt évacué en parachute) et cinq jours plus tard, le A53-3 victime d'une panne moteur au décollage (*Sergeant* D.H. Harrison, sain et sauf). Le N° 24 Squadron a reçu le A53-12 en avril 1943 pour compléter ses effectifs. Ce sont donc cinq P-39 que perçoit le N° 82 Squadron le 21 juin 1943, suivis peu de temps après par les A53-13 et 14, provenant du N° 83 Squadron, puis les A53-19 et 20.

Entre-temps, l'USAAF a fourni quelques P-39 supplémentaires, que les Australiens ont acceptés sans grand enthousiasme. Le 13 mai 1943, quatre autres Airacobra sont

pris en compte (A53-15 à 19, tous des P-39D-1 sauf le A53-19, un P-39F), suivis par les A53-20 et 21 (P-39D-1 et F respectivement) le 15 juillet et, pour terminer, le A53-22 (P-39F) le 29 juillet 1943. Mais la carrière de l'Airacobra au sein de la RAAF est d'ores et déjà terminée. Le N° 82 Squadron est la dernière unité à mettre en œuvre le P-39, mais plus pour longtemps. Le 26 août, les premiers P-39 survivants sont restitués à la 5th AF. Un dernier accident est cependant à déplorer ce même jour, quand le A53-6 est endommagé au cours d'un atterrissage forcé à 4 miles à l'ouest de Liverpool. L'avion est réparable, endommagé à 50% seulement pour la cellule, mais ce sont les Américains qui se chargeront du boulot, car l'avion est retourné à la 5th AF le 11 novembre 1943. Il est le dernier avion rendu aux Américains, mettant un terme à la carrière courte et discrète du P-39 en Australie.

Philippe Listemann

Le P-39D-1-BE A53-20 (ex-41-6858) connaîtra une courte carrière au sein du N° 82 Squadron, du 17 juillet au 29 septembre 1943.
(Collection Frank Smith, via Bill Barker - AHSA)



UNE OPÉRATION "BLANCHE"

Yannis Kadari

En novembre 1940, la situation de la Royal Air Force à Malte est délicate. Seule une poignée de Sea Gladiator et quelques Hurricane, amalgamés au sein du N° 261 *Squadron*, s'oppose à la Regia Aeronautica qui jour après jour bombarde l'île. Ces alertes répétées mettent à rude épreuve les mécaniques, épuisent les pilotes et jouent sur le moral. Pour Winston Churchill, conscient de la valeur stratégique de l'archipel, il devient impératif de renforcer la chasse maltaise. Mais comment faire ? De l'avis même de Sir Dudley Pound, premier Lord de l'Amirauté, l'organisation d'un convoi visant à déposer les avions en caisses à Grand Harbour est totalement inenvisageable. Comme pour « Hurry », la précédente opération de renforcement menée en août 1940, c'est le principe du « *milk run* » (littéralement,

Opération « White » – ou comment détruire les deux tiers de ses renforts avant même qu'ils ne parviennent à destination.

tournée du laitier) qui est retenu. L'idée est simple mais audacieuse : un porte-avions parti de Grande-Bretagne via Gibraltar aura pour mission de s'approcher de Malte. À une distance très précisément calculée en fonction de l'autonomie des monomoteurs, le bâtiment lâchera les Hurricane qui devront rejoindre le terrain de Luqa. Pièces détachées, munitions et personnels au sol suivront à bord du croiseur léger HMS *Newcastle*. En quelques semaines l'opération « White » est mise sur pied. Fin septembre, les pilotes sont prêts. À l'instar de leur leader, le *Flight Lieutenant* James A.F. MacLachlan DFC, ex-pilote de Battle durant la campagne de France, la plupart d'entre eux sont des hommes expérimentés et titulaires de plusieurs victoires.

Le porte-avions HMS *Argus*, désigné pour remplir cette mission, embarque douze Hurricane tropicalisés ainsi que deux Blackburn Skua Mk. II du N° 800 *Squadron* de la Fleet Air Arm. Le plan britannique prévoit que les Hurricane décolleront en deux groupes de six à une heure d'intervalle. Les avions voleront en formation à 2 000 pieds derrière un Skua chargé de les guider vers les îles de la Galite, au nord-ouest de la Tunisie. Sur place les deux vols retrouveront chacun un Sunderland du N° 228 *Squadron* qui les aidera à finaliser leurs approches. Les consignes sont strictes. Le silence radio devra être total et

seuls les signaux optiques seront utilisés. En aucune façon les chasseurs ne devront engager de combat. Les calculs des experts sont formels, chaque Hurricane bénéficiera d'une réserve de carburant correspondant à 45 minutes de vol. On le voit, la sécurité est privilégiée et rien n'est laissé au hasard. C'est dans cette logique que le *Sub Lieutenant* Nowell, pilote et navigateur expérimenté ayant déjà participé à l'opération « Hurry », a été spécialement amené de Malte à Gibraltar afin de conduire le premier groupe. Dans la nuit du 15 au 16 novembre, l'*Argus* appareille de Gibraltar, cap sur Malte. L'escorte est assurée par la « Force H » organisée autour du porte-avions HMS *Ark Royal*. Le 16 dans la journée, le vice-amiral d'escadre Sommerville est informé de la sortie en mer de plusieurs croiseurs lourds italiens. Partis de Naples, les bâtiments du *Duce* marcheraient à toute vapeur dans le but d'intercepter les Britanniques. La nouvelle n'est pas sans inquiéter l'amiral... Certes, après le coup de tonnerre du raid sur Tarente, la marine italienne est « touchée » mais pas « coulée » et demeure encore très dangereuse. Pour ne rien arranger, les derniers bulletins météorologiques prévoient pour le lendemain après-midi une forte dégradation des conditions climatiques en Méditerranée Occidentale. Autrement dit, dans quelques heures la « Force H » sera privée de l'ombrelle protectrice des appareils de l'*Ark Royal*. En accord avec le capitaine de l'*Argus* et aux vues des derniers événements, Sommerville décide de lancer les Hurricane dès le lendemain matin puis de rebrousser chemin. *Alea jacta est !*

17 novembre 1940. Dès 6h15, le premier groupe de six Hurricane décolle de l'*Argus*. Comme prévu les chasseurs de MacLachlan se regroupent derrière le Skua (L2882) de Nowell et Smith. Malheureusement, c'est avec une quinzaine de minutes de retard due à la constitution de la formation que les appareils mettent enfin le cap sur la Galite. Un tiers de la réserve de carburant des Hurricane vient déjà de partir en fumée. Le vol se déroule sans accroc jusqu'au moment où Nowell constate que les vents sont brutalement en train de tourner. En quelques minutes, les appareils sont confrontés à de violentes rafales de vents contraires, qui contraignent les pilotes à pousser les moteurs donc à accroître la consommation. Ce paramètre, pour le moins inattendu, va avoir de terribles répercussions, car entre-temps et malgré la réception de nouveaux rapports météo alarmants en provenance de Malte, Sommerville a ordonné que le second groupe de Hurricane prenne l'air. Dès le décollage du dernier chasseur, la « Force H » a fait demi-tour.

De son côté, malgré les conditions météorologiques,

Le fond est constitué par une photo satellite de l'île de Malte et de l'île de Gozo, selon une orientation générale nord-ouest. (NASA)



Hurricane Mk. I (V7474)
N° 261 Squadron
Flight Lieutenant James A.F. MacLachlan
Takali (Malte), novembre 1940.

© P.-A. Tilley, 2002

Nowell parvient à trouver sa route et à rejoindre le Sunderland. Les avions sont désormais à moins de vingt minutes de vol de Malte, lorsque soudain, aux environs de 9h00, l'un des Hurricane (V7413) tombe en panne sèche. À court de carburant, le *Pilot Officer* Spyer a tout juste le temps de sauter avant que sa machine ne s'abîme en mer. Il est heureusement récupéré par le Sunderland. Au loin, les autres Hurricane et le Skua resserrent leur formation avant de s'engager dans une épaisse couche nuageuse. Dans moins de dix minutes Malte se présentera droit devant eux. Il est plus que temps car, si la quantité d'essence est au minimum, le stress des pilotes, lui, atteint son apogée. Lorsque enfin le groupe sort de la « purée de pois », MacLachlan ne peut que constater la disparition d'un nouvel appareil. Il s'agit du Hurricane (V7374) piloté par le *Sergeant* Cunningham, probablement tombé en panne sèche lui aussi. Malgré les recherches menées par l'équipage du Sunderland et les vedettes de sauvetage de Kalafrana, Cunningham restera introuvable. Finalement, les survivants parviennent à se poser *in extremis* sur le terrain de Takali. L'un des pilotes voit son moteur se couper quelques secondes seulement après son atterrissage.

Reste le second groupe d'appareils, lui aussi pris dans de puissantes bourrasques de vents contraires et qui va terriblement jouer de malchance. Pour commencer, Stockwell et Neil à bord du Skua (L2987) multiplient les erreurs d'orientation, ce qui a pour effet de faire perdre de précieuses minutes d'autonomie aux Hurricane. L'on notera à ce sujet que « White » était le premier vol opérationnel du navigateur... Pour continuer, le Sunderland chargé d'escorter les appareils n'a pas pu décoller de Gibraltar; quant au Maryland Mk. I du N° 431 *Flight* de Malte, envoyé à la place de l'hydravion, il ne fera jamais sa jonction avec le groupe qui passera à plusieurs kilomètres des îles de la Galite. Évoluant dans un ciel de plus en plus orageux, pris dans des vents violents, Stockwell et Neil rompent le silence radio et émettent des appels de détresse. Ces derniers sont bien captés par Malte, mais le mauvais sort s'acharne car le récepteur du Skua s'avère être défectueux. Tout radioguidage est impossible. Irrémédiablement perdus, brûlant leurs derniers litres de carburant, les Hurricane s'écrasent en mer l'un après l'autre. Aucun pilote ne sera retrouvé. Quant au Skua, il parvient enfin à rejoindre la terre ferme. Cependant ce ne sont pas les côtes maltaises qui défilent sous les ailes du Blackburn mais celles de Sicile ! L'avion, abattu par la DCA italienne, s'écrase sur une plage près de Syracuse. Stockwell et Neil blessés partent en captivité.

Le bilan de l'opération « White » est lourd. Huit Hurricane sur douze, un Skua, et neuf pilotes ont été perdus ou capturés. À Londres, Churchill qui apprend le désastre entre dans une colère noire et exige qu'une enquête soit menée afin de déterminer les causes de la tragédie. Les conclusions officielles rejettent la faute sur l'équipage du second Skua ainsi que sur les pilotes des Hurricane qui auraient manqué d'expérience dans les vols de convoyage.

S'il faut rechercher un responsable, ce n'est certainement pas l'équipage du second Skua, mais bel et bien l'officier qui a désigné pour cette mission délicate un navigateur dont c'était la première sortie de guerre. Toutefois, plus que la conséquence d'une erreur humaine, ce désastre est surtout lié à l'enchaînement d'une cascade d'événements. C'est d'abord l'inquiétude de l'amiral Sommerville qui, averti de l'arrivée des croiseurs italiens, décide de lancer les Hurricane de manière prématurée par rapport au plan établi afin de pouvoir se retirer vers Gibraltar le plus tôt possible. C'est ensuite la mauvaise évaluation des conditions atmosphériques par la station météo de Malte, qui, à cette époque, ne disposait pas des moyens nécessaires pour affiner ses prévisions et être informée de la présence de vents contraires. C'est enfin la vraisemblable mauvaise gestion de la consommation de leurs avions par des pilotes peu rompus aux vols de convoyage. Et puis, il y a eu ces deux rendez-vous manqués avec les avions-pilotes et la défaillance de la radio du Skua...

Funeste fatalité !

Le Skua L2987 de Stockwell et Neil, posé sur une plage à Punta Palo, près de Syracuse, en Sicile.
(Collection G.F. Ghergo)





N° 860 SQUADRON

LES HOLLANDAIS FLOTTANTS

Andrew Thomas

Les Hollandais ont été les seuls combattants alliés d'Europe continentale à disposer d'une aviation embarquée.

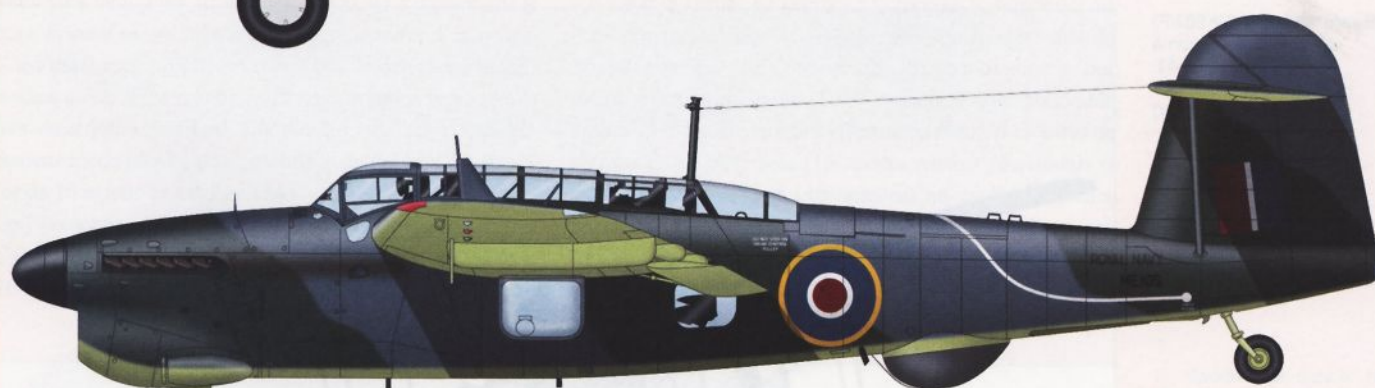
Trois Firefly du N° 860 Squadron armés de roquettes de 60 livres en mission anti-guérilla aux Indes Néerlandaises en 1947. (Instituut voor Maritieme Historie, via l'auteur)

Les Pays-Bas ont cette particularité qu'ils ont été la seule nation occupée à avoir eu un escadron opérationnel embarqué, le N° 860 Squadron de la Fleet Air Arm. Outre la forte tradition maritime du pays, cela est dû au fait que de nombreux marins néerlandais, y compris l'état-major de la Marine, ont trouvé refuge au Royaume-Uni. Des plans pour utiliser ces forces militaires sont vite ébauchés, allant jusqu'à la mise en œuvre d'un porte-avions. Cependant, un plan plus modeste voit le jour portant sur la conversion de deux pétroliers de la Royal Dutch Shell en

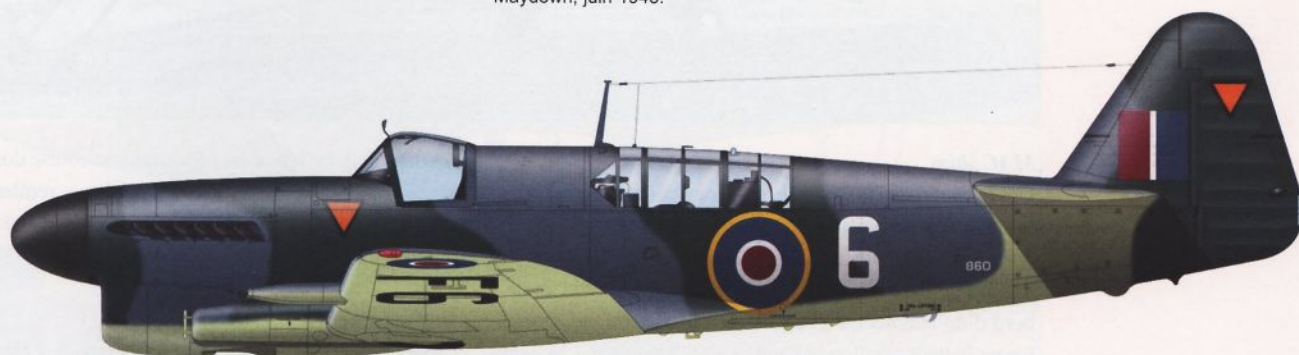
Merchant Aircraft Carriers ou *MAC ships*. Ces porte-avions doivent fournir une couverture aérienne aux convois traversant l'Atlantique. Les *MAC ships* sont équipés d'un pont d'envol rudimentaire et de câbles d'arrêt, mais pas de hangar, ce qui permet de transporter les précieuses cargaisons dont a tant besoin l'Angleterre. D'un point de vue purement administratif, ces navires restent sous le contrôle civil d'origine, mais ils embarquent un officier de liaison de la marine, responsable des opérations aériennes. Normalement, chaque convoi reçoit l'escorte de deux *MAC ships* embar-



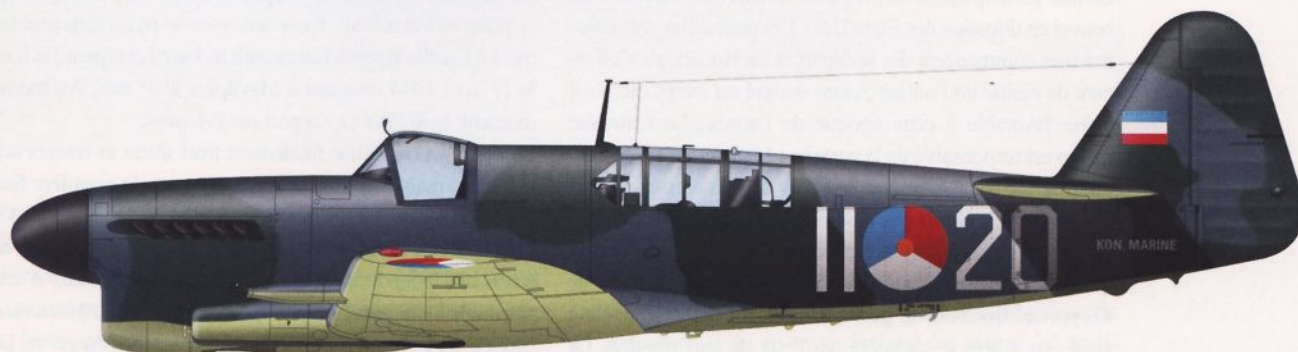
Fairey Swordfish Mk. II (LS437)
N° 860 Squadron, flight « S »
MV Gadila, Dartmouth, avril 1944.



Fairey Barracuda Mk. III (ME105)
N° 860 Squadron
Maydown, juin 1945.



Fairey Firefly FR.1 (F6)
N° 860 Squadron
Ayr, février 1946.



Fairey Firefly FR.1 (11-20)
N° 860 Squadron
Morokrembangan (Java), 1948.

quant chacun un *flight* de deux ou trois Swordfish. C'est une tâche ingrate qui attend leurs équipages, mais vitale. C'est dans ce but que le N° 860 Squadron voit le jour le 15 juin 1943 sur la base de Donibristle.

Le premier commandant de cette unité est le *Lieutenant Commander* Jan van der Tooren. Le N° 860 Squadron perçoit ses premiers avions, six Fairey Swordfish Mk.I peu de temps après, mais au cours de cette première phase, l'unité dispose de personnel à la fois anglais et hollandais. L'entraînement commence sans tarder, à peine interrompu par le déménagement sur la base d'Haston à la mi-juillet puis de Dunino le mois suivant. En septembre, l'escadron passe à neuf Swordfish tout en continuant l'entraînement à la lutte anti-sous-marine. Un de ces vols se termine mal quand un avion s'abîme en

mer le 24 octobre 1943; si le pilote survit, le radio, le *Korporaal* van Dam est tué – la première perte du Squadron. Peu de temps après, l'escadrille se transporte à Machrihanish pour s'entraîner au tir et au bombardement et c'est là que qu'il reçoit ses trois derniers Swordfish, portant son effectif à 12 appareils. La dernière phase de l'entraînement consiste en la qualification des pilotes aux appointage à bord du HMS *Argus*.

Le 4 décembre 1943, le 860 traverse la mer d'Irlande pour emménager à Maydown près de Londonderry, base qui sert aussi de QG pour les opérations sur les *MAC ships*. Au même moment, huit équipages sont déclarés opérationnels. L'année 1943 se termine cependant tristement avec la perte accidentelle du *Lieutenant* Smeaton et des *Sub Lieutenants* Evers et Hoffman sur le Swordfish HS274/A, le 19 décembre.

Un Swordfish Mk. II (DK682/F)
du N° 860 Squadron à
Maydown fin 1943.
(Instituut voor Maritieme
Historie, via l'auteur)



MAC ships

Dès le départ, le 860 travaille en étroite collaboration avec le N° 836 Squadron stationné au même endroit. En janvier 1944, le premier élément opérationnel, le *flight* « O » du 860 est mis en place avec trois Swordfish. Le *flight* embarque à bord d'un bâtiment anglais, le MV *Acavus*, le temps qu'un navire battant pavillon hollandais soit disponible. L'échelon de la maintenance embarque le 3 janvier 1944, suivi deux jours plus tard par les Swordfish.

Le 860 participe pour sa première croisière à l'escorte d'un convoi en direction des États-Unis. Les patrouilles anti-sous-marines commencent dès le départ et les Hollandais s'efforcent de mettre en l'air les avions malgré un temps qui n'est guère favorable à cette époque de l'année. La mauvaise météo est responsable de la perte le 11 janvier du LS244/O3 qui n'arrive pas à retrouver l'*Acavus* dans la crasse. À court de carburant, il n'aura pas d'autre choix que de faire un atterrissage forcé dans les eaux glacées. Les trois membres d'équipage, les *Sub Lieutenant* Slakhorst et Krijnen et le *Korporaal* Boelhouwer périssent dans l'accident, rappelant ainsi aux autres le caractère périlleux de leur mission. Le reste de la traversée se passe sans autre fait marquant, et le *flight* est débarqué sur la base de la RCAF de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) le 25 janvier. Dartmouth est la base de repos des unités *MAC ship* de ce côté-ci de

l'Atlantique. Le repos est cependant de courte durée et dès le 28 janvier, le *flight* est de nouveau rembarqué sur l'*Acavus* pour effectuer le retour, arrivant à Maydown le 13 février.

100% batave

Le mois de février voit la création du deuxième élément opérationnel, le *flight* « S », qui embarque à bord du MV *Gadila*, un pétrolier hollandais. Le 27 février 1944, il entame sa première mission, une escorte d'un convoi en partance pour les États-Unis. Cette traversée se passe sans problème. Le *Gadila* arrive à Dartmouth le 4 avril et reprend la mer le 11 avril 1944 revenant à Maydown le 1^{er} mai. Au même moment, le *flight* « O » repart sur l'*Acavus*.

Le *flight* « O » réalise finalement trois allers et retours sur l'*Acavus*, mais le 2 juin, il embarque pour la première fois sur le deuxième navire battant pavillon hollandais, le MV *Macoma*, un autre pétrolier. Cette première traversée se passe mal pour le Swordfish NE888 qui, au retour d'une patrouille le 28 juin 1944, s'écrase sur le pont du *Macoma* à cause d'un fort vent qui gêne le pilote dans sa manœuvre. La même journée, le NF127/S3 du *flight* « S » s'écrase en mer au cours d'une mission de secours au profit d'un Halifax tombé deux jours plus tôt. Heureusement, cette péripétie se termine sans mal pour l'équipage.

Tragique méprise

À la fin de l'été 1944, les Hollandais embarquent pour une unique occasion sur le MV *Empire MacCallum*. Sur le chemin du retour, le 8 juillet 1944, il rencontre un sous-marin navigant en surface qui ne répond à aucun signal de reconnaissance. Les quatre Swordfish hollandais accompagnés de deux autres de la Royal Navy décident d'attaquer à l'aide de roquettes et de charges de profondeur. Le sous-marin est coulé. Malheureusement, on s'apercevra par la suite qu'il s'agissait du sous-marin français *Perle*, dont l'escorte du convoi n'avait pas été informée de la présence.

Le *flight* « O » repart sur le *Macoma* le 7 août 1944 pour ce qui allait devenir une croisière très coûteuse. Le 16 août, un de ses Swordfish heurte le pont au retour d'une sortie et passe par-dessus bord, mais l'équipage s'en sort bien. Cinq jours plus tard, c'est au tour du LS151 de s'écraser sur le pont, là aussi sans dommage pour les membres d'équipage. C'est donc avec un effectif réduit que le détachement hollandais arrive à Dartmouth le 25 août avant de reprendre la mer deux jours plus tard. Comme les équipages entraînés deviennent de plus en plus nombreux, le 860 finit par disposer de 16 avions en octobre 1944.

Le 19 octobre, le *flight* « O » est redénommé *flight* « F », et c'est sous cette nouvelle identité qu'il repart en croisière le 26 octobre pour revenir à Maydown le 3 décembre. Il repart

dès le 10 décembre pour une nouvelle escorte et le 21 décembre, le *flight* « F » perd un Swordfish, le HS616, mais l'équipage est indemne. Le *flight* « S » n'est pas inactif non plus et les deux unités passent finalement le dernier Noël de la guerre en mer.

La dernière traversée

Le difficile travail d'escorte des convois en Atlantique Nord continue pendant tout l'hiver, même si la menace des sous-marins a fortement diminué. Au cours du mois de mars 1945, les Hollandais perçoivent leur premiers Swordfish Mk.III équipés d'un radar ASV. Le 3 avril, les deux *flights* embarquent sur leur navire respectif pour ce qui va être leur dernière croisière de la guerre. Le *flight* « S » est le premier à revenir à Maydown le 15 mai 1945 et le *flight* « F » suit le 21 mai. La guerre en Europe est terminée depuis deux semaines déjà et le maintien des *flights* MAC ship du N° 860 Squadron ne s'impose plus. Ils sont dissous le jour même du retour du *flight* « F ». Le bilan est assez honorable pour les Hollandais qui ont effectué au total 36 escortes de convois en 19 traversées (15 sur des navires néerlandais et quatre sur des navires britanniques) au cours desquelles aucun navire sous leur protection n'a été coulé par l'ennemi. Les Swordfish ont effectué 5 600 heures de vol dont 1 678 en mer.



Un Swordfish Mk. II du N° 860 Squadron à Maydown fin 1943. (Instituut voor Maritieme Historie, via l'auteur)

En Asie

Comme la guerre continue dans le Pacifique, il est décidé d'envoyer les Hollandais sur ce théâtre d'opérations. Il est logique que les Néerlandais participent aux combats contre le Japon, puisque les Indes Néerlandaises ont été touchées dès les premières heures du conflit dans le Pacifique. Un matériel plus moderne et mieux adapté à ce nouvel ennemi est mis à leur disposition sous la forme de Barracuda Mk.III, provenant du N° 822 Squadron. Les premiers avions arri-

vent en juin 1945, cependant la guerre dans le Pacifique cesse avant que le N° 860 Squadron soit déclaré opérationnel. L'entraînement se poursuit néanmoins et le 30 octobre, le 860 embarque sur le HMS *Nairana* pour la qualification à l'appontage. C'est au cours de l'une des séances d'entraînement, le 5 novembre, que le *Lieutenant* Jellema rate son appontage et endommage son avion. Après deux semaines en mer, le 860 s'installe à Ayr. Le 29 janvier 1946, les Barracuda commencent à être remplacés par des Fairey

Firefly Mk.I qui offrent aux Hollandais une plus grande polyvalence dans le type de missions. Les changements continuent au sein de l'unité, et un nouveau commandant prend l'unité en charge le 14 février 1946. Le *Lieutenant-Commander* B. Sjerp remplace Jan van der Tooren qui était à la tête du 860 depuis le début. En mars 1946, le HMS *Nairana* est prêté à la marine hollandaise où il devient le HrMs *Karel Doorman*. Malgré tout, les Firefly gardent les cocardes britanniques et seul un petit triangle orange permet de reconnaître la nationalité des pilotes. Ce n'est qu'en 1948 que les marques de nationalité néerlandaises seront apposées sur les avions.

Lutte anti-guérilla

Au mois d'avril 1946, l'escadron déménage à Fearn pour s'entraîner au tir, puis à St Merryn dans les Cornouailles le 7 mai, pour s'entraîner encore à l'appontage sur Firefly. Il embarque finalement sur le *Karel Doorman* le 27 juillet 1946. La même journée, le 860 est officiellement transféré sous le contrôle hollandais. La première croisière sur le *Karel Doorman* est en fait une croisière de guerre, car le porte-avions de la marine néerlandaise est dépêché dans le Pacifique pour lutter contre les séparatistes indonésiens qui luttent pour leur indépendance depuis la fin de la guerre. Le *Karel Doorman*, avec à son bord le N° 860 Squadron,

appareille le 26 août et arrive au large des côtes javanaises le 12 octobre 1946. L'escadron est aussitôt débarqué et s'installe à Kemajoran avec ses 15 Firefly. Cela ne se passe sans casse car le Firefly « F13 » s'écrase dès son arrivée sur le terrain. Peu de temps après, les Firefly partent sur la base navale de Morokrembangan d'où ils commencent à effectuer leurs premières sorties de « police » et de lutte anti-guérilla au-dessus du centre et de la partie est de l'île de Java. L'arrivée du 860 intervient à point nommé et est plutôt bien accueillie, puisque la responsabilité des missions d'appui a été transférée par la RAF aux autorités des Indes Néerlandaises le 19 septembre 1946. Les missions de reconnaissance et d'appui au profit de la brigade des Royal Marine hollandais et des fantassins de la division A, stationnés dans l'est de l'île de Java. Le dernier contingent britannique quitte la région en novembre laissant seuls les deux antagonistes, quoiqu'une sorte d'accord ait été semblé-t-il trouvé. Mais le cessez-le-feu connaît plusieurs violations et de ce fait, l'escadron est maintenu en alerte permanente jusqu'en mars 1947. À cette époque le nombre de Firefly présents dans l'unité a été réduit à 12 machines. L'effectif est réduit d'une unité supplémentaire le 14 mai, lorsque le Firefly « 11-24 » s'écrase dans le territoire tenu par les forces indonésiennes. Malgré plusieurs tentatives, le pilote ne pourra être secouru.

Le Firefly FR.1 (11-20) du N° 860 Squadron à Morokrembangan, Java, en 1948.
(Instituut voor Maritieme Historie, via l'auteur)



La fin

Les pourparlers de paix qui étaient en cours depuis quelque temps sont rompus brutalement en juillet 1947. De ce fait, les missions de guerre reprennent dès le 20 et le lendemain soir, le 860 attaque un terrain des séparatistes indonésiens, situé près de leur capitale Djokjakarta dans le centre de l'île de Java. Les Firefly détruisent une petite dizaine d'avions d'origine japonaise portant les cocardes de l'aviation indonésienne embryonnaire. Cependant ces missions ne sont pas sans danger puisque cette même journée le Firefly « 11-22 » est abattu par des tirs venant du sol. Un autre avion, le « 11-27 » sera lui aussi abattu quelques jours plus tard, le 4 août 1947.

Le 5 août, un cessez-le-feu intervient, mais les vols de surveillance continuent. Ces trêves sont malheureusement rompues à plusieurs reprises jusqu'en août 1949 et les Firefly

vont être appelés à intervenir sur quelques points chauds. Cependant, aucun autre avion ne sera perdu en opérations. Le N° 860 Squadron, qui est sous le commandement du *Lieutenant Commander* Bruisma depuis le 11 mars 1949, reste sur place jusqu'à l'indépendance de l'Indonésie, accordée le 22 décembre 1949. Il est alors dissous en date du 18 mars 1950 et les onze Firefly survivants sont renvoyés en métropole.

Au cours de cette guerre coloniale, le 860 aura joué un rôle majeur dans les missions de police et d'appui aérien. Environ 2 000 sorties de guerre auront été comptabilisées au cours de sa présence en Asie.

Le N° 860 Squadron sera recrée par la suite aux Pays-Bas et volera sur Sea Hawk, puis après la disparition des porte-avions de la marine néerlandaise, il deviendra un escadron d'hélicoptère.

La chasse française 1939 - 1945 (25)

Le GC II/6 (1942, 1944-45)



Le GC II/6 : janvier - décembre 1942

Faisant valoir auprès de la commission d'armistice de Wiesbaden les menaces qui pèsent sur l'AOF, le secrétariat d'État à l'Air de Vichy obtient la création d'un nouveau groupe de chasse destiné à être envoyé au Sénégal en remplacement de la modeste escadrille coloniale n° 6 encore équipée en D.510.

Anticipant l'accord, les pilotes du futur groupe sont rassemblés à Blida dès septembre 1941, parmi lesquels la plupart des aviateurs de l'escadrille n° 6. Après remise à niveau sur Morane 406 et quelques D.520 déstockés, les pilotes partent pour Toulouse-Franczal où ils touchent 26 D.520 neufs en décembre.

Le 1^{er} janvier 1942, le GC II/6 est officiellement recréé sur la base de Toulouse-Franczal. Le 19 février, les 15 premiers D.520 prennent le chemin du Sénégal, suivis une semaine plus tard par les 16 autres. Le 23 mars, la plupart d'entre eux atteignent Thiès.

Le général Gama, commandant l'Air en AOF, appréciant assez peu que ses aviateurs succombent aux « délices de Capoue » décide de les envoyer faire un séjour à Rosso, près de St Louis-du-Sénégal à la frontière avec la Mauritanie entre le 12 mai et le 24 juin, où le champagne et le whisky sont aussi rares que l'ombre...

Le 7 juin, en patrouille au-dessus de la côte, le commandant Ladousse donne la chasse à un Hudson britannique. Mais, avec un pare-brise maculé d'huile et contre un adversaire particulièrement habile, il est contraint de rebrousser chemin.

Le groupe perd deux pilotes par accident, le sous-lieutenant Goussin, à la suite d'une collision avec un NAA 57 le 7 août, et le lieutenant Audebert, victime d'une panne de moteur au décollage le 16 octobre.

Le GC II/6 se trouve à Thiès au moment des débarquements alliés. Il est dissous le 31 décembre 1942, sa 1^{ère} escadrille devenant la 2^{ème} escadrille du GC I/2 et sa 2^{ème} escadrille la 3^{ème} du GC I/4. Le commandant Ladousse est nommé à la tête du GC I/4.

Le GC 2/6 Travail : août 1944 - mai 1945

Le 1^{er} mai 1944, le ministre de l'Air communiste, M. Tillon, fait procéder à une souscription « nationale » à Alger pour financer la création d'un nouveau groupe de chasse qu'il est prévu de baptiser tout naturellement « Travail ». Ce nouveau groupe, c'est le GC 2/6 formé à La Réghaïa le 1^{er} août 1944 sous les ordres du capitaine Lacombe.

Après maintes vicissitudes, il est équipé en P-39N en provenance du GC 3/3 (qui les avait lui-même récupérés du GC I/4). Début septembre, la 2^{ème} escadrille commence à réceptionner des P-39Q, la 1^{ère} étant transformée à partir du 7 décembre. Rattaché au 338th Wing américain, il prend part aux dernières missions de protection côtière au-dessus des régions méridionales du bassin méditerranéen.

Le 29 décembre 1944, le 2/6 franchit la « grande Bleue » et s'installe à Istres où il est rattaché à la 3^{ème} escadre en compagnie des GC I/5 et 3/6. Il est engagé à partir du 11 janvier 1945 dans la région de Cuneo, puis dans celle de Turin.

Le 1^{er} février, il est rattaché à la toute nouvelle 5^{ème} escadre, en compagnie des GC I/9 et 2/9. Il réalise 358 sorties au cours du mois, principalement des reconnaissances armées dans la haute vallée du Pô. En mars, il effectue 409 sorties, dont 94 de protection de convois, mais aussi de « missions spéciales » consistant à lancer des « bombes à tracts » incitant la population du Nord de l'Italie à se soulever contre les Allemands. Au cours de ces deux mois, il perd deux pilotes

Reconstitution du GC II/6 à Toulouse-Franczal, fin 1941. L'effectif se compose d'une majorité d'avions neufs, mais aussi de quelques-uns provenant du dépôt de stockage de Châteauroux sur lesquels les pilotes se font la main. (Archives Aéro-Journal)

Un D.520 de la 4^{ème} escadrille à Thiès à l'été 1942. (Collection P. Rivière)





Ci-dessus :
le P-39Q du commandant du GC 2/6 sera temporairement décoré d'un cartouche portant le nom de baptême du groupe, le temps de la visite du ministre de l'Air. En effet, le capitaine Lacombe s'était opposé de manière virulente, mais vaine, à cette appellation.
(Collection J. Mutin)

Ci-contre :
un P-39Q-20-BE (44-3172) de la 1^{ère} escadrille, vers la fin des hostilités.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous :
cette photo, malheureusement de mauvaise qualité, est néanmoins intéressante en ce qu'elle montre le Q-21 du commandant de la 2^{ème} escadrille. L'appareil porte le surnom « Rigolo » peint sous les vitres arrière de l'habitacle.
(ECPAD)



Les GC II /6 (1942) et GC 2/6 Travail (1944-45)

MATÉRIEL

Dewoitine D.520 01.01.42 - 31.12.42
Bell P-39N 01.08.44 -
Bell P-39Q 05.09.44 -

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe
Cdt Ladousse 01.01.42 - 31.12.42

Cne Lacombe 01.08.44 -

Commandant 1^{ère} escadrille

Cne Perollaz 01.01.42 - 05.04.42
Cne Barbier 06.04.42 - 31.12.42

Lt Laurant 01.08.44 - 31.10.44
Cne Rivory 01.11.44 -

Commandant 2^{ème} escadrille

Lt Marchelidon 01.01.42 - 31.12.42

Lt Torillec 01.08.44 - 31.08.44
Cne Labussière 01.09.44 -

VICTOIRES

Période armistice : 0
FAF : 0

PERTES À L'ENNEMI

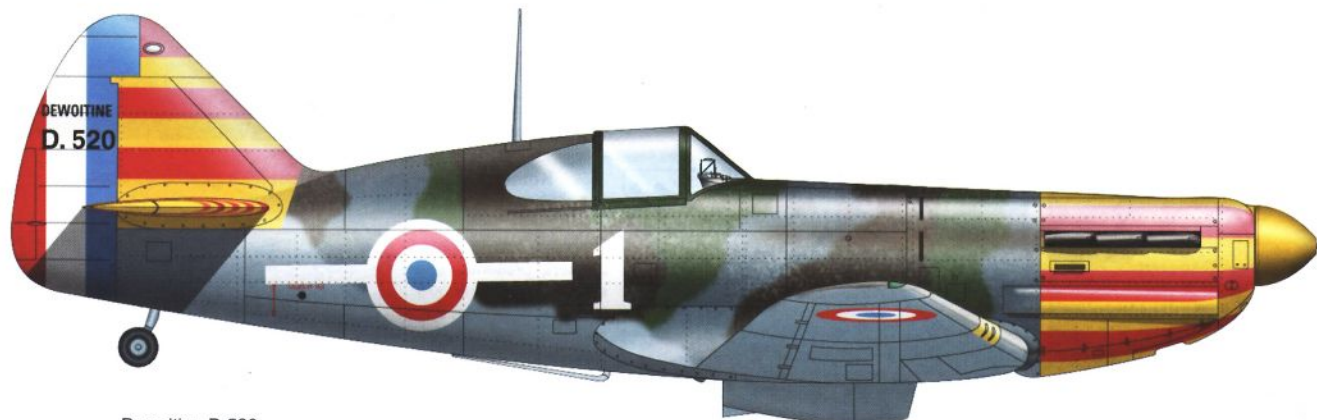
Tués ou disparus 0

Prisonniers 2
(Me Pal Guyot, 04.02.45 - Asp Claessen, 31.03.45)

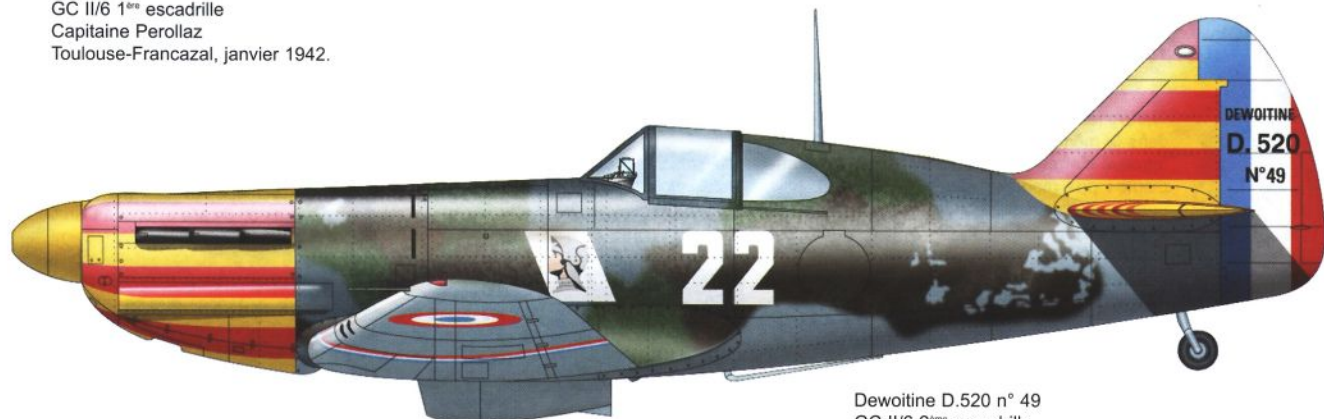
TERRAINS

01.01.42 Toulouse
06.04.42 Thiès
12.05.42 Rosso
25.06.42 Thiès
31.12.42 Dissolution

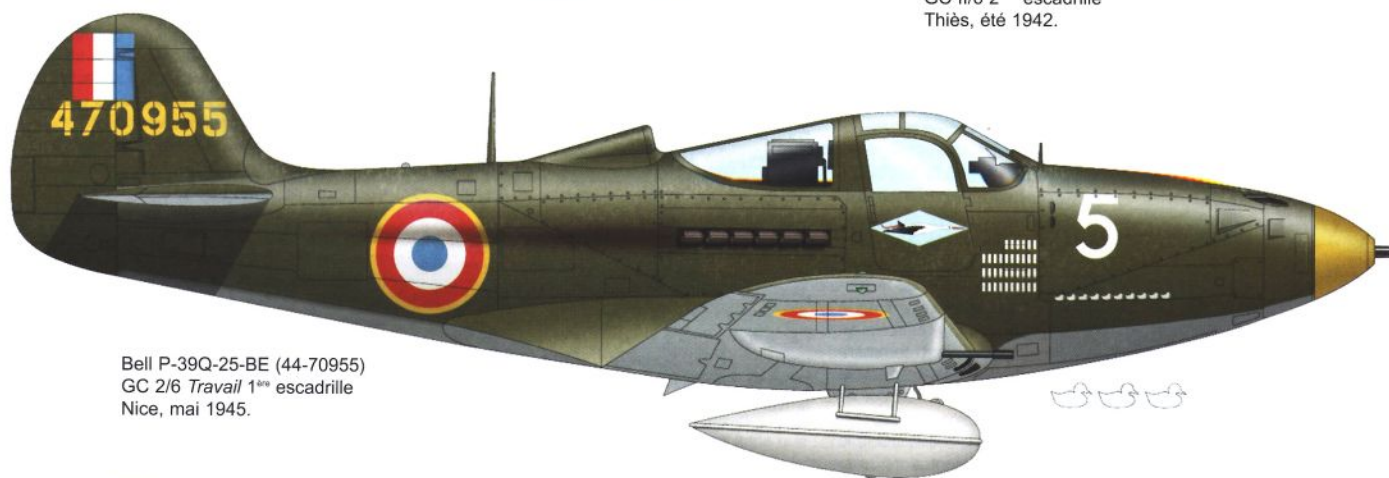
01.08.44 La Réghaia
29.12.44 Istres-Le Vallon I
24.02.45 Istres-Le Vallon II
07.04.45 Nice



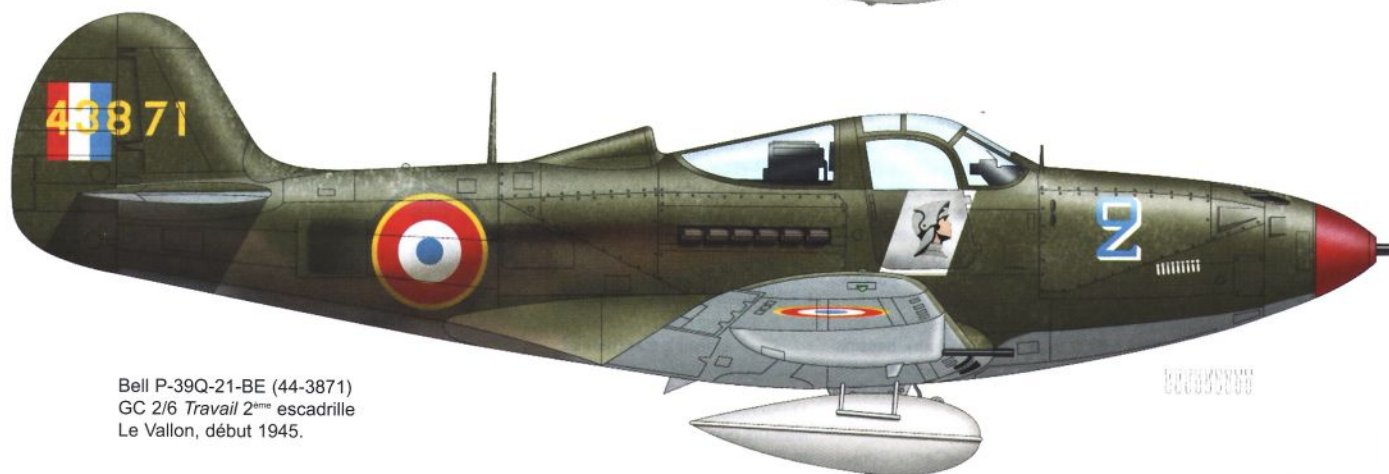
Dewoitine D.520
GC II/6 1^{ère} escadrille
Capitaine Perollaz
Toulouse-Franczal, janvier 1942.



Dewoitine D.520 n° 49
GC II/6 2^{ème} escadrille
Thiès, été 1942.



Bell P-39Q-25-BE (44-70955)
GC 2/6 Travail 1^{ère} escadrille
Nice, mai 1945.



Bell P-39Q-21-BE (44-3871)
GC 2/6 Travail 2^{ème} escadrille
Le Vallon, début 1945.

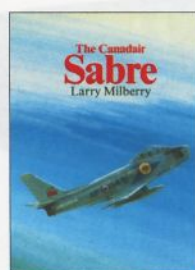


Sang neuf roumain

TMA/AirMag sort coup sur coup deux fascicules dans la même veine que celui sur le I-16. On y retrouve d'ailleurs exactement les mêmes ingrédients : prix modique, belle présentation, jolis profils, nombreuses photos (même si certaines donnent l'impression d'avoir été passées au papier de verre – enfin, avec celles que nous publions avec les Boston soviétiques, on peut difficilement critiquer...).

Les sujets sont peut-être marginaux (surtout le R-5/RZ), mais pour respectivement 15 et 10 euros, le lecteur peut estimer en avoir pour son argent. TMA nous annonce le SB-2 et les avions Levasseur... Comme quoi, l'éditeur le plus dynamique n'est sans doute pas celui qui croit l'être !

Polikarpov R-5 & RZ – M. Maslov
Les Messerschmitt Bf 109 roumains – numéro hors-série, disponible en kiosque.



Les Sabre canadiens

Bien que les négociations au sujet de la production sous licence d'un avion américain au Canada aient commencé dès 1948, c'est la guerre de Corée qui va faire exploser la production de Canadair. Car, le F-86 devient alors brusquement « the most wanted fighter » face à la menace que fait peser sur l'OTAN le nouveau MiG-15 soviétique. La cadence atteint jusqu'à 50 avions par mois et il va en être produit 1 815 en tout. On va les retrouver dans de nombreuses aviations « amies » : Canada (bien sûr), Grèce, Turquie, Italie, RAF, SAAF, RFA, mais aussi Honduras, Yougoslavie, Pakistan et Colombie.

L'auteur détaille leurs états de service, pays par pays, avec deux temps forts : les Sabre de la Luftwaffe, où l'on retrouve les anciens as de la Seconde Guerre mondiale (Hartmann en tête), et ceux du Pakistan, engagés dans le conflit avec l'Inde en 1971.

Nombreuses annexes très complètes, très nombreuses photos (500 dont 70 en couleur), dessins techniques, bref 320 pages bourrées d'informations sur l'un des avions à réaction les plus mythiques.

The Canadair Sabre – L. Milberry – Canav Books, 51 Balsam Ave, Toronto, Canada M4E 3B6 (prix : 40 dollars US, port inclus).

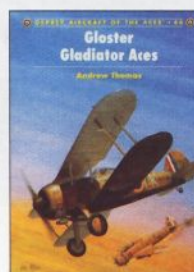


Kometski

Un petit fascicule agréablement présenté, une sorte de « walk around » sur le Me 163, avec présentation des principales maquettes existantes, dessins techniques et quelques profils en couleur. Une recette simple, mais qui marche et qui plaît. N'est-ce pas

là l'essentiel, après tout ? Le texte est en polonais, mais les images sont légendées en anglais. Quant aux photos de détails, elles parlent d'elles-mêmes...

Messerschmitt Me 163 Komet – P. Skulski – Ace Publication, Wroclaw (Pologne).



Osprey's back in town

Sur les quatre nouveaux titres parus chez Osprey, nous avons surtout retenu celui consacré aux as sur Gladiator. D'abord parce que le sujet est original (même s'il faut comprendre : les as ayant volé sur Gladiator, car les

pilotes ayant obtenu cinq victoires sur ce biplan ne sont pas très nombreux), ensuite parce qu'il est signé Andrew Thomas, un auteur que les lecteurs d'Aéro-Journal connaissent bien.

L'ouvrage fait la part belle à la RAF, mais y figurent aussi des pilotes finlandais, chinois, suédois, norvégiens, grecs et belges. On trouve un grand nombre de photos inédites et les traditionnels profils de John Weal, dont certaines teintes paraissent totalement fantaisistes.

Les « top-scorers » sont évidemment le duo de choc du N° 80 Squadron, Pattle (15,5) et Vale (10+) et, derrière quatre autres pilotes de la RAF, arrivent le Finlandais Tuominen et le Chinois Shi-Tin Chin (tous deux avec 6,5).

Les trois autres volumes sont consacrés aux as austro-hongrois (très intéressant), aux as sur P-40 du théâtre méditerranéen et aux camouflages et marques des appareils de l'AVG (avec plusieurs photos en couleur).



Rectificatif

La société Edipol, editrice du livre *Les Marauders Français*, nous prie d'informer nos lecteurs que c'est à la suite d'un malentendu que le site internet de l'ERV 93 a proposé l'ouvrage à prix réduit. Ce rabais n'est offert qu'aux membres de l'association des groupes « moyens ».

Le coup de gueule du bimestre



Le Signal est au rouge

Décidément, l'aviation française, qu'il s'agisse de ses as ou de ses avions, a bien des malheurs dès qu'elle tente de s'exporter. Et même lorsque l'affaire est gérée par un spécialiste reconnu sur le plan international comme l'est Alain Pelletier.

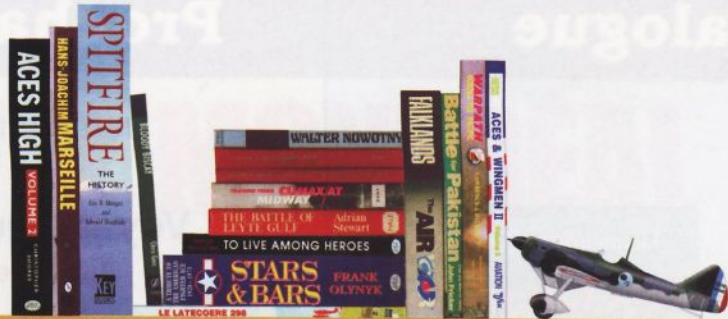
Nous espérons que ce numéro « In Action » de Squadron/Signal consacré aux chasseurs français de la Seconde Guerre mondiale relèverait le niveau par rapport à tout ce que les Anglo-Saxons ont écrit depuis quelques années sur ce sujet.

Malheureusement, nous sommes déçus. Côté illustrations, les profils sont très moyens et la quasi totalité des 96 photos a été publiée au moins une fois dans la presse spécialisée française et étrangère (et souvent sous des crédits différents). Tant qu'à faire de choisir des photos connues, il y en avait de plus représentatives.

Côté texte, nous avons relevé un grand nombre d'erreurs. Certes, la plupart sont mineures, mais c'est toujours dérangeant. Nous nous doutons que le jeune maquetiste du Wisconsin se moque de savoir que ce n'est pas le 6 octobre 1938, mais le 1^{er} que le VG.30 a volé pour la première fois, que le contrat initial portait sur 220 VG.33 et non 200 et qu'il a été en fait signé cinq jours plus tôt. Nous voulons bien admettre qu'il n'a cure de savoir que le GC II/2 n'a jamais été équipé en D.520, que Challe était capitaine et commandait seulement une escadrille et non pas le GC I/3 (et que sur la photo, c'est Marcel Albert), que Vaubian n'était pas non plus le « patron » du II/8, que la photo du « Balek » a été prise à Aulnat en 1941, que le I/7 s'est installé au Liban en mars, que le MS.406 n° 929 n'a pas été répliqué à Montpellier-Fréjorgues, car il appartenait au CIC local...

Arrêtons-nous là, car il y a plus ennuyeux. On peut en effet lire que le 23 juin 1941, les autorités allemandes commandèrent 550 D.520 à la SNCASE et que le 349^{ème} et dernier avion produit fut livré aux Allemands le 31 décembre 1942. Certes, ce n'est pas nous qui nierons la politique collaborationniste de Vichy, mais il faut quand même savoir que c'est le secrétariat d'État à l'Air qui a passé cette commande – avec l'accord de l'occupant – pour les besoins propres de l'aviation française. Si les derniers exemplaires sortis ont en effet été remis aux Allemands, c'est simplement parce qu'à cette époque ils occupaient l'ancienne zone libre. D'ailleurs, le plus haut numéro de série repéré en unité est le 669, livré en août 1942 et affecté au GC III/9 à Hyères.

French Fighters of WWII in Action – A. Pelletier – Squadron/Signal Publications n° 180.



Le premier coup de cœur du bimestre



Inventaire à la Prévert

Ouch ! Impressionnant, monumental... Voici classés par date de prise en compte ou de mise en service quelque 250 types différents d'aéronefs utilisés par l'Aviation maritime ou l'Aéronautique navale (AN). Chaque aéronef (qu'il soit avion, hydravion, autogire, hélicoptère ou planeur) a droit au moins à une page entière et une photo et, pour les modèles mieux connus, un plan trois vues (tous réalisés bénévolement par les membres de l'ARDHAN – rappelons que l'auteur aussi est bénévole). Bien entendu, on trouve les caractéristiques techniques principales de chaque appareil. Pour agrémenter l'ensemble, seize pages de profils en couleur sont groupées au centre du volume qui fait quand même plus de 600 pages !

Le tableau de synthèse, donné en annexe, est un document fort intéressant et instructif. Par lecture directe, on apprend que l'AN a reçu 7 626 appareils de toute nature entre le 26 décembre 1910 (livraison du Maurice Farman Type 1910) et juin 1942 (livraison de deux NAA 64) – le livre s'arrêtant à novembre 1942.

L'auteur a pris le parti d'inclure tous les aéronefs, ceux commandés mais jamais livrés, ceux non commandés mais prêtés ou capturés et même ceux qui n'ont jamais été commandés ni livrés. On peut en discuter le principe, mais après tout, pourquoi pas ? Ça a le mérite de bien fixer les idées, comme pour ce Bloch 200 portant une ancre de marine, alors que ce type n'a jamais été utilisé par l'AN – vous trouverez l'explication page 433.

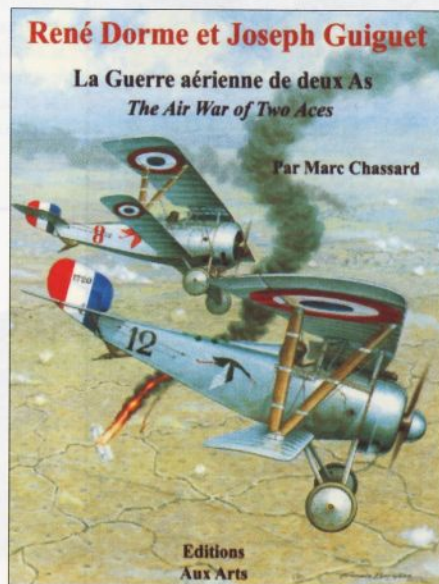
La mise en page est simple, mais cohérente et harmonieuse compte tenu du traitement spécifique du sujet. Les photos sont pour la plupart « nickel-chrome » et soigneusement nettoyées. C'est donc encore un livre (mais nous ne nous en plaindrons pas) *in-dis-pen-sa-ble* à tous ceux qui s'intéressent à l'aviation française et à son histoire.

Nos attendons avec impatience le prochain épisode (1943 à nos jours).

Côté sous, il faut compter 60 euros plus 5,90 euros de frais. Ce livre est vendu chez les principales librairies spécialisées, bien connues de nos lecteurs, et directement à l'ARDHAN.

Les Aéronefs de l'Aviation Maritime (1910-1942) – L. Morareau – ARDHAN, 3 ave Octave-Gréard, 75340 Paris CEDEX 07 (www.aeronavale.org).

Le second coup de cœur du bimestre



Le Père et Jo

Ce livre mérite largement un « coup de cœur ». D'abord, parce qu'il fait revivre la plus glorieuse période de l'aviation militaire française, aujourd'hui injustement oubliée, voire brocardée. 14-18, ça ne se vend pas et les exploits aéronautiques de nos arrière-grands-pères ne passionnent ni les lecteurs ni les auteurs. Donc, ce livre arrive comme un grand courant d'air frais sur les Spitschmitt et autres Mustbolt.

Ensuite, il est bien écrit, bien documenté et richement illustré (250 photos). C'est d'autant plus méritoire que les archives de cette époque ont été en grande partie détruites – si elles ont jamais existé. Et enfin, parce que l'auteur a intégralement auto-financé son projet, fruit de plus de cinq ans de recherches.

Marc Chassard retrace le destin parallèle de deux as français, le fameux « Père Dorme » et le peu médiatisé « Jo » Guiguet. Or, comme chacun sait, les parallèles finissent par se rencontrer... Et pourtant, rien ne semblait devoir jamais réunir ces deux garçons aux origines et au parcours si différents. Rien, sauf le destin.

Dorme, comme de nombreux as mythiques, disparaîtra d'une manière mystérieuse sans que l'on ne retrouve jamais son corps. En dix mois, il s'était adjugé 23 victoires confirmées et 29 probables.

« Jo », qui fut l'un des principaux artisans de la mise en œuvre des fusées Le Prieur et lui-même titulaire des indispensables 5 victoires homologuées, aura la chance de survivre à la guerre et s'éteindra à l'âge de 88 ans.

La présentation de cet ouvrage grand format de 250 pages est agréable, mais nous regrettons l'abus de photos teintes en sépia. Toutefois, il faut reconnaître qu'elles participent à donner à la lecture une ambiance chaude et confortable. Le texte est bilingue, une colonne en français et l'autre en anglais. Alors, ça, nous, on déteste ! On comprend fort bien les considérations économiques qui ont présidé à ce choix (d'autant mieux que ce sujet risque d'avoir autant d'écho de l'autre côté du Channel qu'ici), mais cela donne toujours l'impression au lecteur d'avoir acheté un livre au double de son prix réel.

L'ensemble est agrémenté d'un cahier en couleur de 24 pages situé au milieu du livre présentant deux rares autochromes d'époque et des profils plutôt plaisants.

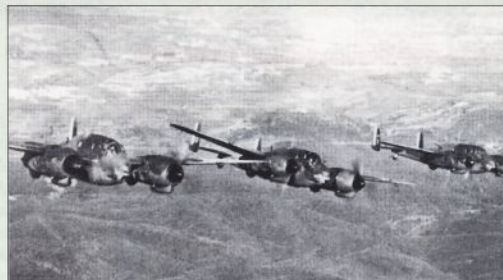
Ce livre est disponible dans les librairies spécialisées ou chez Oza, 33 rue Malesherbes, 69006 Lyon.

René Dorme et Joseph Guiguet – La guerre aérienne de deux as – M. Chassard – Éd. aux Arts – Prix : 54 euros (+ port) jusqu'au 30.09.



Dans le n° 26 (août 2002)

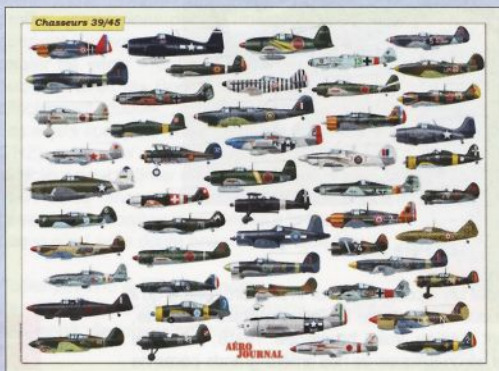
Voyage au bout de l'enfer Les Breguet au combat



Ils étaient là...

60,80 euros + port
Métropole : 6,10 euros
DOM/TOM, CEE : 7,65 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,25 euros
Asie, Océanie : 22,90 euros

Poster
15,00 euros + port
Métropole : gratuit
CEE, DOM/TOM &
Suisse : 1,00 euro
Autres pays : 2,00 euros



– Hermann, arrête ! Tu nous endors. Lis-nous plutôt le dernier numéro d'Aéro-Journal.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS

BP 31

47550 Agen-Boé Cedex 1

☐ Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 26 au n° 31 inclus : France 32,80 euros - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros - Autres pays 41,20 euros, air mail.

☐ Je souhaite recevoir :
 __ exemplaire du/des n° 7 / 13 - Chaque numéro : 6,55 euros port inclus (tous pays).
 __ exemplaire du n° 21 / 22 / 23 - Chaque numéro : 7,15 euros port inclus (tous pays).
 __ exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...* - voir tarifs ci-dessus.
 __ exemplaire(s) du poster - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____ Ville : _____ Pays : _____

Ci-joint, mon règlement de euros _____

Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)

☐ Carte : Visa - MasterCard n° _____ Date d'expiration : _____

☐ Fait à _____ le _____ Signature _____

SHOW À MONTRÉAL

Le premier survol par un avion « moderne » (pour l'époque) de la province de Québec pendant la Grande Guerre a lieu à Montréal au cours d'un voyage en plusieurs étapes qui débute à Washington DC le 4 juin 1918. Jusqu'à cette date, les seuls aéronefs vus dans le ciel québécois, venus de l'extérieur, avaient été le premier avion militaire du Canada, l'hydravion biplan, aile volante en flèche, Burgess-Dunne de 1914, arrivant de l'état du Vermont pour être expédié outre-mer par bateau avec le premier contingent de soldats canadiens, et quelques biplans écoles Curtiss JN-4(Can) venus des terrains d'aviation RFC-Canada en Ontario.

Suite à l'entrée en guerre de États-Unis en avril 1917, les Américains reçoivent l'aide des pays alliés pour bâtir une force aérienne digne de ce nom, leur matériel maison ayant été jugé inadéquat et inapte au combat. Une délégation d'experts français, incluant des pilotes expérimentés, arrive donc en Amérique avec quelques avions de combat pour réaliser des démonstrations en vol et former les premières unités.

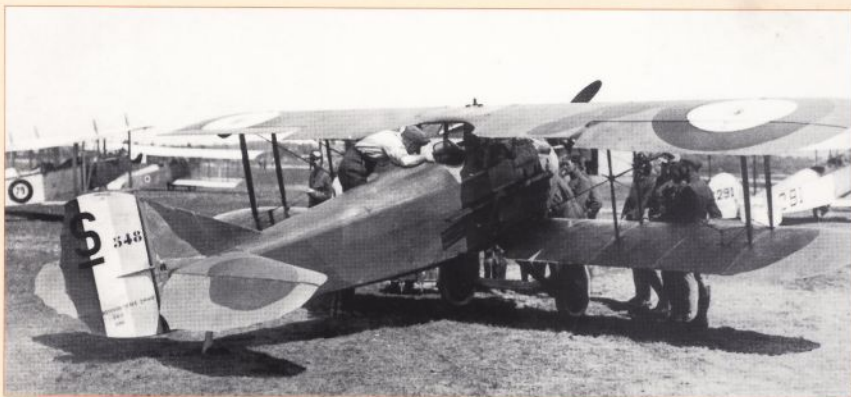
Enthousiasmés par la visite du maréchal Foch à Montréal en mai 1917, les Québécois fondent un organisme de charité pour venir en aide aux victimes de guerre français. Un gala de collecte de fonds, la « Foire montréalaise », est organisé au parc Lafontaine en juin 1918. L'attraction principale doit être une démonstration en vol du lieutenant Georges Flachaire, un as de la chasse, à bord d'un Spad XIII, un des plus récents biplans de combat.

Après avoir fait escale à Buffalo (New York), Leaside, Deseronto et Brockville (Ontario), Flachaire complète le plus long vol fait à cette date vers une destination canadienne. À la tombée de la nuit du 5 juin, il se pose sur la piste de l'hippodrome de Montréal (connue alors sous le nom de Blue Bonnets). Le biplan fait cependant une embardée contre la clôture par manque de visibilité. Flachaire n'est pas blessé mais les réparations du Spad ne peuvent être terminées avant le 14 juin. Entre-temps, des mesures sont prises pour qu'il puisse voler à partir du Polo-Grounds à Bois-Franc (qui deviendra plus tard l'aéroport de Cartierville).

Le samedi 15 juin il émerveille les Montréalais durant un quart d'heure de vol acrobatique au-dessus du parc. Flachaire vole bas, à 200 pieds (60 m) au-dessus des têtes, montrant les cocardes françaises dans toute leur splendeur à la foule enthousiaste parmi laquelle beaucoup voient un avion pour la toute première fois. Il se dirige ensuite vers Bois-Franc pour

une autre brève démonstration. Le dimanche, il électrise encore une fois la foule présente à la Foire. Puis il vole au dessus du terrain d'athlétisme de la Réserve de Kahnawake. Il est baptisé par la suite « Aigle de Guerre Géant » au cours d'une cérémonie organisée par les Mohawk (ou Agniers au temps de la Nouvelle-France).

Le lieutenant Flachaire quitte Bois-Franc le mercredi 19 juin. Incluant les escales au camp militaire de Barriefield et à Desoronto, il se pose à Leaside 6 heures et 10 minutes plus

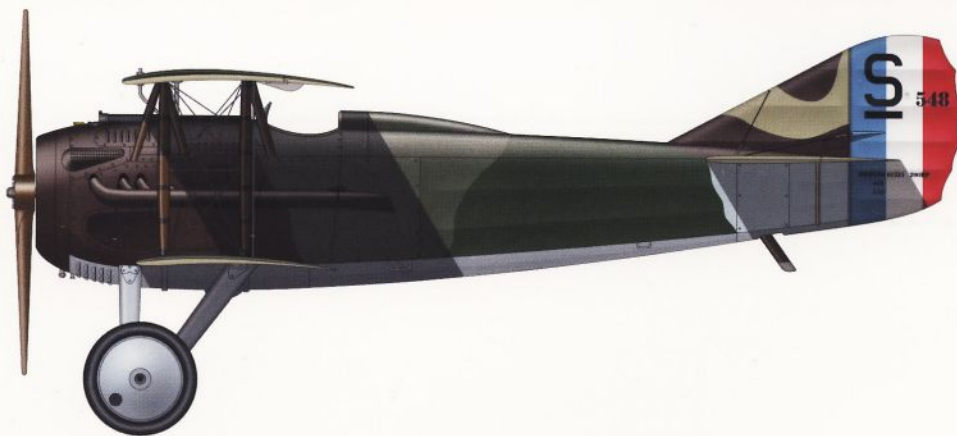


tard. Il est fêté à Toronto ce soir-là. Après escale à Buffalo et Erie, il arrive sain et sauf à Cleveland, Ohio, le 23 juin.

Cette tournée épique, pour la période, mérite d'avoir sa place dans l'histoire du début de l'aviation au Québec, entre autres. Rappelons ici qu'un aviateur québécois, le lieutenant G.A.H. Trudeau de Longueuil, volait déjà sur Spad XIII en action au-dessus de la France avec le Royal Flying Corps.

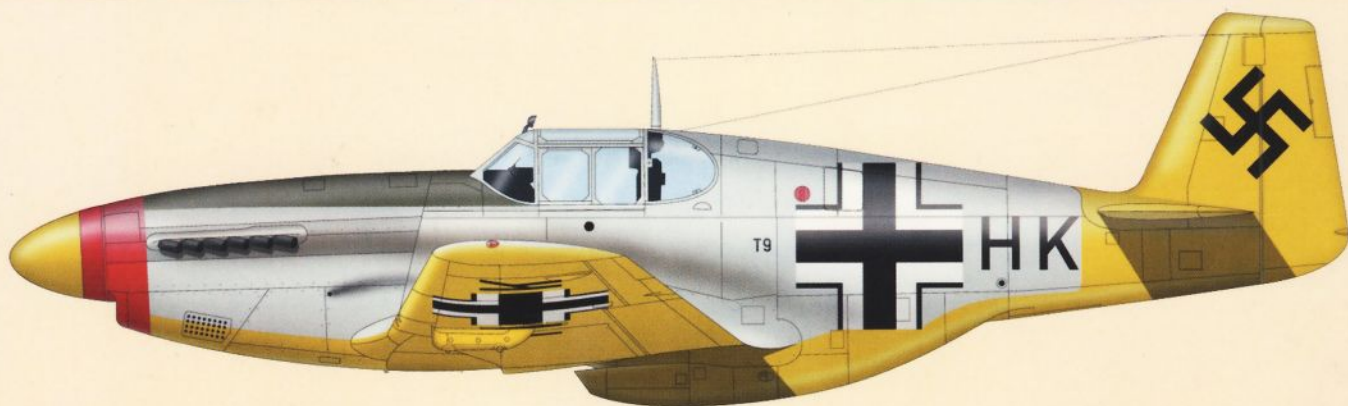
George Fuller

Déjà publié dans *Bulletin du Musée de l'Air et de l'Espace du Québec*, édité par la Fondation Aérovision Québec, automne 2001, vol. 3 n° 4.



© P-A. Tilley, 2002

Ci-dessus et ci-contre :
le SPAD XIII n° 548 du sous-lieutenant Georges Flachaire à Bois-Franc, près de Montréal, le 15 juin 1918.
Flachaire, as de l'escadrille SPA 67, comptait alors sept victoires à son palmarès.
Après la guerre, il sera l'un des tout premiers pilotes à tracer dans le ciel des marques commerciales à l'aide de fumigènes.



North American P-51B (Wk.Nr. 0825)
2./Versuchsverband OKL (alias Zirkus Rosarius)
Neuruppin, octobre 1944.
Avion accidenté le 10 décembre 1944, pilote
(Oberleutnant Leo Potjams) tué.



Le 6 juin 1944, le Lieutenant Thomas E. Fraser pose par erreur son P-51B-15-NA (43-24825) du 334th Fighter Squadron (4th Fighter Group) sur la base de Cambrai-Sud. L'appareil est codé « QP-G » et baptisé « Jerry ».
Il est immédiatement pris en charge par l'Erprobungsstelle de Rechlin, le pilote d'essais Hans-Werner Lerche arrivant à Cambrai à 22 heures le soir même. Transféré à Rechlin, il reçoit le code 8+7 avant d'être versé à la 2./VV OKL.
Il s'agit du premier Mustang tombé intact entre les mains des Allemands.

